A 4,40 €; CH 7,60 sfr; B, L - 4,50 €; NL 4,70 €; E, I, PT - 5,40 €; SK 5,70 €; GR 5,60 €; DK 44 dkk; Fi 6,80 €; CZ 195 czk

Auto Zeitung

DAS MAGAZIN FÜR YOUNGTIMER & OLDTIMER

2/16
6.1.2016

# classic cars

3,80 €

VERGLEICHSTEST: ALFA GT 1300 JUNIOR · PORSCHE 912 · SIMCA 1200 S · LANCIA FULVIA 1.3

## FAHRSPASS-KÖNIGE DER 60er

VIER ZYLINDER · WENIG HUBRAUM · UNTER 1000 KILO

## RATGEBER

WELCHER VW IST GÜNSTIGER:

GOLF I KÄFER 1303

· KAUFPREIS · UNTERHALT
· WERTENTWICKLUNG

KAUFBERATUNG FIAT 500

FORD MUSTANG FASTBACK DODGE CHARGER R/T PLYMOUTH BARRACUDA

## DIE BESTEN MUSCLE CARS

ES GEHT NICHTS ÜBER V8-POWER!

MOTOR VORN, GETRIEBE HINTEN: GENIALE IDEE ODER SACKGASSE?

## 40 JAHRE PORSCHE TRANSAXLE

## STARS VON 1986 JETZT MIT H-KENNZEICHEN

4 192408 303800 02

RETRO MESSEN

**RETROWELT PRÄSENTIERT**

Messe Stuttgart
Mitten im Markt

# RETRO CLASSICS®

## EUROPAS GRÖSSTE OLDTIMERMESSE

DONNERSTAG:
**ALLIANZ RETRO NIGHT**
FREITAG:
**CLASSICS NIGHT &**
**CLASSICBID AUKTION**

## ZEITLOSE SCHÖNHEITEN.
## AUTOMOBILE FASZINATION.

**17. – 20. MÄRZ 2016 | MESSE STUTTGART**

WWW.RETRO-CLASSICS.DE

**DER NEUE SAISONABSCHLUSS AB 2016:**
**RETRO CLASSICS BAVARIA**
09. – 11. DEZEMBER 2016 | MESSE NÜRNBERG

WWW.RETRO-CLASSICS-BAVARIA.DE

**Gerrit Reichel**
Geschäftsführender Redakteur

# PORSCHE MIT VIERZYLINDER

## 1976 gab es erstmals einen Porsche, der einen Reihenvierzylinder vorn und das Getriebe hinten eingebaut hatte. Knapp 20 Jahre später ging die Transaxle-Ära mit dem Porsche 968 zu Ende

Vierzig Jahre Transaxle-Prinzip: Dieser runde Geburtstag erinnert uns daran, dass Porsche auch mal eine ganze Zeit lang Sportwagen gebaut hat, die nicht dem Heckmotor-Prinzip des 911 huldigten. Insgesamt 386.290 Autos mit dem Motor vorn und dem Getriebe hinten wurden zwischen 1976 und 1995 produziert. Die meisten davon, mehr als 300.000 Stück, waren Porsche 944 und 924. Vom V-Achtzylinder-Gran Turismo 928 liefen 61.056 Stück vom Band. Der seltenste Transaxle ist der Porsche 968, ihn gab es nur 11.238 Mal. Wer weiß, ob es Porsche ohne den mit diesen Modellen verbundenen Umsatz heute noch gäbe. Und noch etwas rückt beim Blick zurück auf die Transaxle-Ära wieder in den Fokus: Porsche hat eine bewegte Vierzylinder-Tradition. Das vergisst man ja gerne, weil der Elfer immer alles überstrahlt. Hier sind vor allem der 550 Spyder und der 718 RS 60 Spyder zu erwähnen. An Letzteren erinnert sich Porsche gerade übrigens besonders intensiv: Als Namenszusatz für die neue Generation der Modelle Cayman und Boxster wählten die Marketingstrategen die Zahl 718. Grund: Auch Cayman und Boxster haben künftig einen Vierzylinder an Bord, allerdings als Boxer mit Turbo.

### TOLLE LENKUNG, ABER WENIG SOUND

1976 fand dann im 924 erstmals auch ein Reihen-Vierer den Weg in einen Porsche. Doch bei den Fans der Marke wollte der Funke nie richtig zünden. Lange hatten die Vierzylinder-Transaxle ein Imageproblem. Die Einen störten sich an der Zusammenarbeit mit Volkswagen beziehungsweise Audi bei der Entwicklung und vermissten beim 924 schlicht den Porsche-Stallgeruch. Die Anderen waren einfach mit einem Vierzylinder unzufrieden, weil Sound und Prestige fehlten. Auch die drehmomentstarken Dreiliter-Motoren in den Modellen 944 und 968 erreichten nie das Standing der Porsche Boxer-Modelle. Sei's drum. Transaxle-Fahrer von heute wissen auch so, was sie an ihren Autos haben. Ein wunderbar ausgewogenes Fahrverhalten zum Beispiel. Oder die typische Porsche-Lenkung, mit der jede Kurve zum Fest wird. Außerdem liegen die Preise für 924 und Co teilweise immer noch auf einem Niveau, das auch für Porsche-Fans mit nicht so prallem Bankkonto erreichbar ist. Die vier Transaxle-Modelle unserer großen Geschichte ab Seite 46 fanden wir übrigens alle im neuen Porsche Classic Zentrum Gelderland in den Niederlanden. Das Haus ist das erste seiner Art weltweit, quasi ein PZ mit Werksleistungssteigerung für Oldtimer. Falls Sie mal in die Gegend kommen: Ein Besuch lohnt sich. Was uns jetzt noch brennend interessiert: Welcher ist Ihr Lieblings-Transaxle-Porsche? Schreiben Sie uns wie immer an *Redaktion@classicars-magazin.de*

**Transaxle-Modelle mit vier und acht Zylindern (l.), Rennwagen 718 RS 60 Spyder aus den 50ern mit Vierzylinder-Boxermotor**

# 38 VOLLER ELEGANZ

Mit diesen drei Traumcoupés werden die 60er wieder lebendig: BMW 2000 CA, Peugeot 404 und Lancia Flavia standen einst für die große, weite Welt

# 95 WEISSE PRACHT

Der wahre Open-Air-Fan bewegt sein Cabriolet auch im Winter bei Schnee und Eis. Unerschrockene Tester waren 1987 mit Alfa Spider 2.0, BMW 325i, Ford Escort 1.6i, Peugeot 205 CTi und VW Golf Cabrio auf einer Winter-Testfahrt in den Alpen unterwegs

# 70 TOPOLINO

Als Kombi Gardiniera Belvedere mutierte der Fiat 500 C zum Transporter

## TESTS / FAHRBERICHTE


**6 VIER KOMPAKTE SPORTCOUPÉS**
Wer vor 50 Jahren Fahrspaß suchte, kam an leichten Sportcoupés kaum vorbei. Mit ihren quirligen Vierzylindern und agilem Handling prägten Alfa Romeo GT 1300 Junior, Lancia Fulvia 1.3 S Monte Carlo, Porsche 912 und Simca 1200 S Coupé diese Gattung

**18 VIER KOMBI-RARITÄTEN**
Von Ende der 50er- bis Mitte der 70er-Jahre reicht die Spanne der Baujahre, in denen diese vier raren Kombis entstanden. Audi 80 Variant, Opel Olympia Rekord P1 Caravan, Saab 95 und VW 411 LE Variant sind allesamt charakterstarke Lastesel

**28 DREI KERNIGE US-COUPÉS**
Gib Gummi! Dodge Charger, Ford Mustang Fastback GT und Plymouth Barracuda lieben Ampel-Duelle und sind begehrter denn je

**38 DREI TRAUMCOUPÉS DER 60er**
BMW 2000 CA, Lancia Flavia Coupé und Peugeot 404 Coupé verbreiteten einst luxuriösen Glanz auf den Straßen Europas. Bis heute verdrehen wir den Kopf nach ihnen

**46 40 JAHRE PORSCHE TRANSAXLE**
1976 trat Porsches Modell 924 eine kleine Revolution los. Sein Konzept: Reihenvierzylinder vorn, Getriebe hinten. Mit dem V8-GT 928, dem 944 und dem 968 folgten weitere Transaxle-Modelle. Sie trugen zum Überleben der Sportwagen-Marke bei

**70 FIAT 500 C KOMBI TOPOLINO**
Wir gratulieren zum 80. Geburtstag des Mäuschens aus Italien mit einem Fahrbericht über den 500 C Kombi. Er hört auf den schönen Namen Gardiniera Belvedere

**95 FÜNF CABRIOS DER 80er IM WINTER**
Die besten Tests aller Zeiten: 1987 traten Alfa Spider, BMW 325i Cabrio, Ford Escort 1.6i Cabrio, Peugeot 205 CTi und VW Golf I Cabriolet zum Winter-Härtetest an – offen!


## AUTOS, DIE KEINER KENNT


**102 NSU RO 80 NANCY**
Der Ro 80 ist mit seinem Wankelmotor ein technischer Leckerbissen. Ein wagemutiger Franzose verpasste ihm obendrein eine atemberaubende Karosserie

## 142 DREIACHSER

Tyrrell wollte Mitte der 70er mit dem P34 die Formel 1 aufmischen. Doch der Sechsrad-Plan ging nicht ganz auf

## 102 DAS UFO

Was ein Franzose einst mit dem NSU Ro 80 anstellte, verschlägt einem bis heute die Sprache

## 136 LANDPARTIE

Zum Picknick mit dem Bentley? Der S1 Countryman machte es in den 50er-Jahren möglich

## FUHRUNTERNEHMER

## 18

Vergleich: Audi 80 Variant, Saab 95, VW 411 LE Variant, Opel Olympia P1 Caravan

### AUTOS IN DIESEM HEFT


Alfa Romeo 164 V6 ..... 64
Alfa Romeo GT 1300 Junior ..... 6
Alfa Romeo Spider 2.0 ..... 95
Audi 80 (B3) ..... 64
Audi 80 Variant ..... 18
Bentley S1 Countryman ..... 136
BMW 2000 CA ..... 38
BMW 325i Cabrio (E30) ..... 95
BMW M3 (E30) ..... 64
Dodge Charger R/T ..... 28
Fiat Nuova 500 ..... 74
Fiat 500 C Kombi Topolino ..... 70
Ford Escort 1.6i Cabrio ..... 95
Ford Mustang I Fastback GT ..... 28
Honda CRX 1.6-16 ..... 64
Lancia Flavia Coupé ..... 38
Lancia Fulvia 1.3 S Monte Carlo ... 6
Lancia Thema 8.32 ..... 64
NSU Ro 80 Nancy ..... 102
Opel Olympia P1 Caravan ..... 18
Opel Omega 3000 ..... 64
Peugeot 205 CTi ..... 95
Peugeot 404 Coupé ..... 38
Plymouth Barracuda ..... 28
Porsche 912 ..... 6
Porsche 924 Turbo ..... 46
Porsche 928 S4 CS ..... 46
Porsche 944 S2 ..... 46
Porsche 968 CS ..... 46
Saab 95 ..... 18
Simca 1200 S Coupé ..... 6
Tyrrell P34 ..... 142
VW 411 LE Variant ..... 18
VW Käfer 1303 ..... 80
VW Golf I L 1.1 ..... 80
VW Golf I GL Cabriolet ..... 95


## TRAUMWAGEN


136 **BENTLEY S1 COUNTRYMAN**
Wenn der Besitzer eines S1 Countryman Hunger und Durst verspürte, brauchte er nur den Kofferraumdeckel aufzuklappen und sich zum stilvollen Picknick niederzulassen. Diese Show begeistert nach wie vor


## RATGEBER


64 > **KAUFBERATUNG: SECHS AUTOS VON '86**
Alfa Romeo 164, Audi 80 (B3), BMW M3 (E30), Honda CRX 1.6i-16, Lancia Thema 8.32 und Opel Omega 3000 feiern in diesem Jahr ihren 30. Geburtstag und haben demnächst Anspruch auf das H-Kennzeichen. Noch sind zumindest fünf der sechs kommenden Oldtimer günstig zu haben

74 > **KAUFBERATUNG: FIAT NUOVA 500**
1957 kam der Nachfolger des Fiat Topolino auf den Markt. Von da an war der Fiat Nuova 500 sowohl Massentransportmittel als auch Botschafter seines Landes und wurde samt seinen vielen Ablegern weit über vier Millionen Mal gebaut. Stärken und Schwächen des charmanten, kleinen Italieners

80 > **KOSTENVERGLEICH VW 1303/GOLF I**
Zwei beliebte Oldtimer im Duell: Wie sieht es bei VW Käfer 1303 und Golf I L mit Preisen, Wertentwicklung, Unterhaltskosten, Technik und Wartung aus? Überraschende Antworten


## SPORT


142 **SECHSRAD-TYRRELL P34**
Ein Formel-1-Renner mit drei Achsen? Mitte der 70er war das möglich. Letztlich scheiterte der P34 an technischen Problemen


## MARKT/PREISE


86 **ALLE MARKTWERTE**
Aktuelle Notierungen von Classic Data mit Wertangaben für alle wichtigen Klassiker

105 **KLEINANZEIGEN-MARKT**
Old- und Youngtimer aller Marken und Preiskategorien sowie Inserate der Zubehöranbieter

**3 EDITORIAL · 56 NEUE PRODUKTE/MODELLAUTOS · 58 NACHRICHTEN · 62 TERMINE · 134 LESERBRIEFE/IMPRESSUM · 146 VORSCHAU**

# KLEINE

Geringes Gewicht, spielerisches Handling und tolle Vierzylinder-Triebwerke machen diese vier sportlichen Coupés zu echten Brandstiftern auf der Landstraße

**TEXT** Jürgen Gassebner **FOTOS** Jürgen Zerha

**ALFA ROMEO GT 1300 JUNIOR**
87 PS, 4-ZylinderReihenmotor, Wasserkühlung; Hinterradantrieb; 0-100 km/h in 12,5 s; 176 km/h Spitze, 11.700 Mark (1966)

**PORSCHE 912**
90 PS, 4 Zylinder-Boxermotor, Luftkühlung; Hinterradantrieb; 0-100 km/h in 13,5 s; 185 km/h Spitze, 16.250 Mark (1965)

# BRENNER

**SIMCA 1200 S COUPÉ**
80 PS, 4-ZylinderReihenmotor, Wasserkühlung; Hinterradantrieb; 0-100 km/h in 11,8 s; 175 km/h Spitze, ca. 11.000 Mark (1967)

**LANCIA FULVIA 1.3 S COUPÉ**
89 PS, 4-Zylinder-Motor, Wasserkühlung; Vorderradantrieb; 0-100 km/h in 13,1 s; 173 km/h Spitze, 12.400 Mark (1973)

Im Alfa-Cockpit herrscht stilvolles italienisches Ambiente vor. Der weit nach hinten gekröpfte Schaltknüppel betätigt ein gut funktionierendes Fünfgang-Getriebe

Geht es um das lustvolle Generieren von Fahrspaß, so sind die individuellen Philosophien diesbezüglich höchst unterschiedlich. Während die einen auf schiere Motorleistung, am besten noch aus großen Hubräumen, setzen, geht die andere Fraktion einen Weg, der mindestens genauso zielführend ist – nämlich über geringes Gewicht, wieselflinkes Handling und vergleichsweise kleinvolumige, drehfreudige Motoren. Zumindest auf kurvigem Landstraßenterrain bietet letzter Ansatz handfeste Vorteile, will doch jedes zusätzliche Kilogramm beschleunigt, verzögert und eingelenkt werden. Allein die Schulphysik erklärt da hinreichend, dass dies umso besser gelingt, je leichter ein Fahrzeug ist.

Vor diesem Hintergrund haben wir ein veritables Testfeld zusammengestellt, bestehend aus vier Leichtgewichten, die den Fahrspaß schon zu ihren aktuellen Neuwagenzeiten ganz in den Vordergrund rückten. Einen Alfa Romeo GT 1300 Junior, flankiert von einem Simca 1200 S Coupé, dazu einen Porsche 912 sowie eine Lancia Fulvia 1.3 S Monte Carlo. Vier kleine, leichte Brenner, die mit geringen Gewichten und dennoch genügend Motorleistung um unsere Gunst buhlen.

## ALFA: ZYLINDERKOPF ALS TECHNIKSKULPTUR

Starten wir mit dem Alfa Romeo. Seine Geburtsstunde datiert genau genommen aus dem Jahr 1963, als er auf der Internationalen Automobil-Ausstellung mit einer fein und elegant von Bertone-Designer Giorgio Giugiaro gezeichneten Karosserie seinerzeit noch unter dem Namen Giulia Sprint GT die Blicke auf sich zog. Unterm Blech gab es schon damals die Technik, welche die Alfisti bis heute lieben – den Doppelnockenwellenmotor, dessen Zylinderkopf nicht einfach ein Zylinderkopf, sondern vielmehr eine technische Skulptur darstellt. Einfach schön eben! Zwei Jahre, nachdem der Sprint GT als 1600er vorgestellt wurde, folgte der GT 1300 Junior, und schließlich blieb das erfolgreichste Coupé in der Alfa-Romeo-Markengeschichte bis 1977 im Programm.

Im GT 1300 Junior schöpft der vorne längs eingebaute Reihenvierzylinder stramme 87 PS bei 6000 Touren aus lediglich 1290 >

Die Komfortqualitäten des Alfa GT 1300 Junior spiegeln sich auch in den gut gepolsterten Sitzen wider. Stahlräder mit klassischem Loch-Design

## DATEN & FAKTEN GTÜ

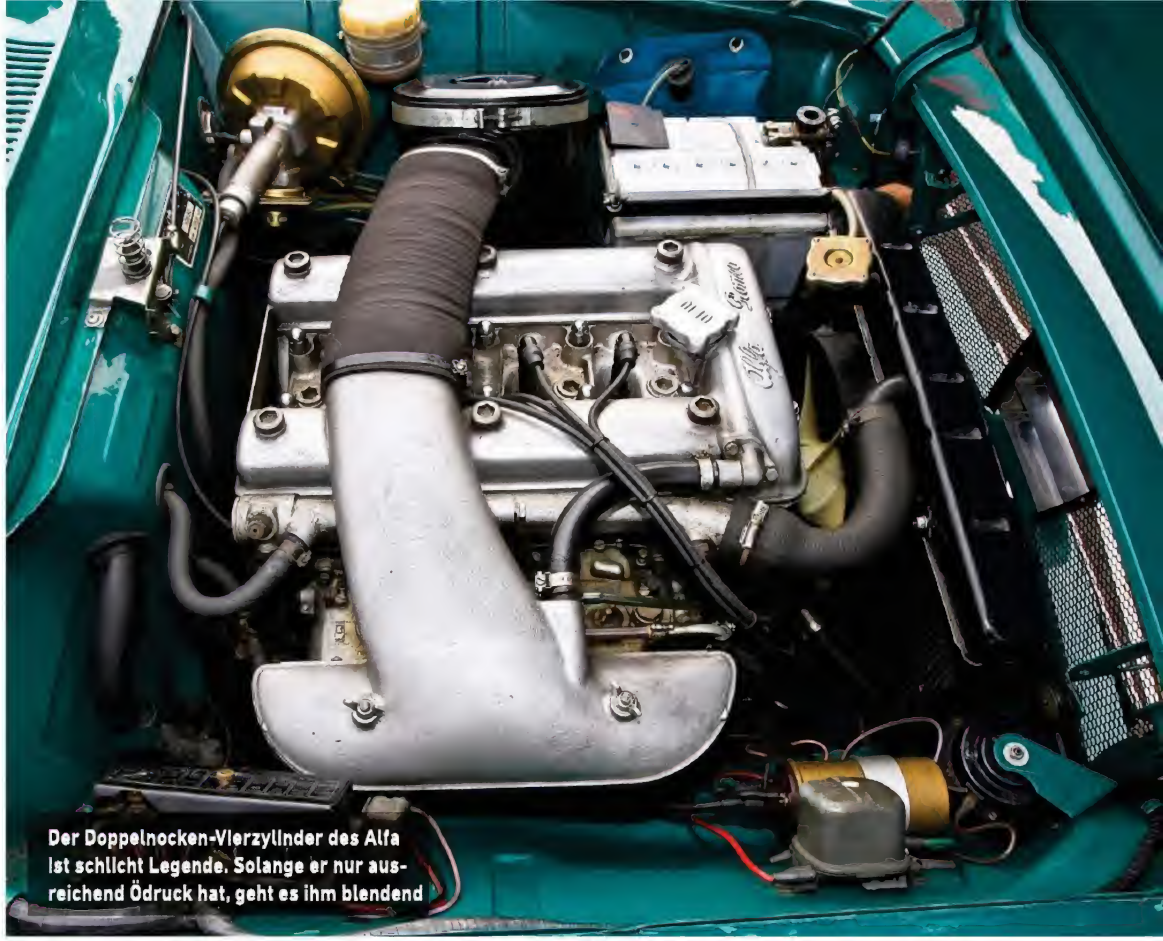
**ANTRIEB** R4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; zwei obenliegende Nockenwellen, Kettenantrieb; Gemischbildung: zwei Doppelvergaser; Bohrung x Hub: 78 x 67,5 mm; Hubraum: 1290 cm³; Verdichtung: 9,0; Leistung: 64 kW/87 PS bei 6000/min; maximales Drehmoment: 115 Nm bei 3200/min; Fünfgang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: doppelte Querlenker; hinten: Starrachse, Schubarme, Querlenker; v./h. Schraubenfedern,Stoßdämpfer, Stabilisator; Schnecke-Rolle-Lenkung; Bremsen: v./h. Scheiben; Reifen: 185/70 R 14; Stahl-Räder: 4 1/2 x 14

**ECKDATEN** L/B/H: 4080/1580/1315 mm; Radstand: 2350 mm; Spurweite v./h.: 1310/1270 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 930/1300 kg; Tank: 53 l; Bauzeit: 1965 bis 1977; Stückzahl: ca. 224.000 (alle GT-Versionen); Preis (1966): 11.700 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 12,5 s; Höchstgeschwindigkeit: 176 km/h; Verbrauch: 9,8 l/100 km

[1] Werksangaben



Der Doppelnocken-Vierzylinder des Alfa ist schlicht Legende. Solange er nur ausreichend Ödruck hat, geht es ihm blendend

Die Synthese aus Sport und Komfort beherrscht der Alfa GT 1300 Junior par excellence. Kein Wunder, dass der Bertone bis heute so beliebt ist

## DER ALFA ROMEO BESTICHT MIT EINEM **TOLLEN MIX** AUS SPORTLICHKEIT UND KOMFORT. DAS MACHT IHN ALLTAGSTAUGLICH

### KAUFBERATUNG ALFA GT 1300 JUNIOR Bj.: 1965-1977

**Rein formal und stilistisch betrachtet gibt es am Alfa Romeo GT Junior einfach nichts zu kritteln – er ist heute wie schon seinerzeit ein bildschönes Coupé, noch dazu mit diesem wunderbaren Doppelnockenwellenmotor. Neben toller Performance im Sporteinsatz bietet er zudem ein gesundes Maß an Komfort, das ihn auch für längere Strecken tauglich macht. Aufgrund der hohen Fertigungszahl der Alfa GT-Modelle ist das Angebot noch entsprechend breit und reicht von top bis hopp.**

### MARKTLAGE

Classic Data

| Zustand 2 | Zustand 3 | Zustand 4 |
|---|---|---|
| 22.500 € | 14.700 € | 6800 € |

**Wertentwicklung** leicht steigend ▲

**KAROSSERIE** Einmal mehr gilt für den schmucken Alfa, dass die braune Pest sein erklärter Feind ist. Da viele Exemplare mittlerweile schon Karosseriearbeiten hinter sich haben, ist Vorsicht geboten. Nicht immer wurde profund und sauber gearbeitet. Neben **Schwellern, Radläufen und Unterboden** sollte auch der äußerlich vielleicht schmucke Blechaufbau genauer inspiziert werden. Denn selbst unter der tollsten Lackoberfläche kann sich jede Menge Spachtel verbergen.

**TECHNIK** Grundsätzliche Bösartigkeiten hält der GT Junior aus technischer Sicht nicht bereit. Bei der etwas ausgedehnteren Probefahrt sollte jedoch der **Öldruckaufbau** im Visier sein und die weitere Beobachtung eventuellem Blauraucheben beim Gaswegnehmen und anschließendem Gasgeben gelten.

**ERSATZTEILE** Bei der Ersatzteilversorgung gibt es kaum Engpässe. Entweder sind noch Neuteile verfügbar, oder es existieren bereits Nachfertigungen. Auch der Gebrauchtmarkt gibt ordentliche Ersatzkomponenten, etwa aus einem Schlachtfahrzeug, her. Hier profitiert der GT Junior klar vom **Gleichteileprinzip** und der hohen Fertigungszahl, bedienten sich doch auch Alfa Giulia oder Spider Duetto diverser Komponenten.

### SCHWACHPUNKTE

1. Rost an Schwellern, Radläufen und am Unterboden
2. Zuweilen tritt Ölverlust an Motor und Getriebe auf
3. Blauraucheben beim Gaswegnehmen und anschließendem Gasgeben

### ADRESSENT

**Club klassischer Alfa Romeo Fahrzeuge e.V.**
Angelsachsenweg 68
48167 Münster
Tel.: 0049 / 251-616819
Mail: info@club-klassischer-alfa.de
**club-klassischer-alfa.de**

**Alfa Classic Club e.V.**
Wolfgang Dietrich
Hauptstr. 25
76877 Offenbach
Tel.: 06348 / 1898
Mail: kontakt@alfa-classic-club.de
**alfa-classic-club.de**

Kubikzentimetern Hubraum. Die Aufbereitung von zündfähigem Gemisch übernehmen zwei Doppelvergaser, und die Kraftübertragung erfolgt via Fünfgang-Getriebe zur Hinterachse. Dank des geringen Leergewichts von nur 930 Kilogramm sprintet der GT 1300 Junior in 12,5 Sekunden von null auf 100 Stundenkilometer. Erst bei erbaulichen 176 km/h endet der Vortrieb. In puncto Leistungsgewicht erreicht der kleine schmucke Alfa einen Wert von 10,69 Kilogramm pro PS.
Fahrwerkstechnisch setzt der Junior vorne auf eine Einzelradaufhängung mit Querlenkern, während hinten eine Starrachse an Schubarmen zum Einsatz kommt. Scheibenbremsen sowie eine Bereifung in der Dimension 185/70 R 14 auf 4,5 mal 14 Zoll großen Rädern runden das sportlich geschnürte Fahrpaket ab. Innerhalb unseres Vergleichsfeldes stellt sich der sportiv geschnittene Alfa als sehr homogenes Auto dar. Seine Stärken liegen im tollen, drehfreudigen Motor, der dennoch unten herum genügend Drehmoment bietet, im gut zu schaltenden Fünfgang-Getriebe und bei den wirksamen, gut dosierbaren Bremsen. Hinzu kommen ein aktives, gutmütiges Fahrverhalten sowie ein erfreulich hohes Komfortangebot, welches den Alfa auch für längere Etappen als kompetenten Partner ausweist. Dank Rücksitzbank gelingt auch eine Fahrt zu viert, solange die Mitreisenden nicht allzu groß gewachsen sind. Platz fürs Reisegepäck bietet ein ausreichend dimensionierter Kofferraum.

### SIMCA: MIT MUNTEREM VIERZYLINDER IM HECK

Zweiter im Bunde unserer Viererbande ist das Simca 1200 S Coupé. Analog zum Alfa wurde es im Hause Bertone von Giugiaro gezeichnet. In seinen Grundfesten erblickte das kleine, sportliche Coupé als Simca 1000 S Coupé bereits 1962 auf dem Genfer Salon das Licht der Automobilwelt. Fünf Jahre später, 1967, übernahm schließlich das Simca 1200 S Coupé die Rolle des 1000ers.

Das Fulvia-Triebwerk ist ein geschränkter Vierzylinder mit rund 13 Grad Zylinderwinkel

Die Monte Carlo-Sitze der Fulvia bieten sehr guten Seitenhalt

## KAUFBERATUNG LANCIA FULVIA 1.3 S Bj.: 1973-1975

**Wer das Rallye-Flair der frühen 1970er-Jahre spüren und ein wenig von Sandro Munaris Sieg bei der Rallye Monte Carlo 1972 schnuppern möchte, ist mit einem Fulvia 1.3 S Monte Carlo ganz prächtig bedient. Leicht und agil auf kurvigen Pisten, dazu mit einem technisch überaus interessanten und leistungsstarken Sportmotor ausgerüstet, begeistert die Fulvia noch heute jeden Sportfan – selbst denjenigen, der beim Wort „Frontantrieb" erst mal versteinert dreinschaut.**

### MARKTLAGE

Classic Data

| Zustand 2 | Zustand 3 | Zustand 4 |
|---|---|---|
| 34.000 € | 25.700 € | 10.800 € |

**Wertentwicklung** steigend ▲

**KAROSSERIE** Als Achillesferse der Fulvia gilt gemeinhin die Anbindung des vorderen **Hilfsrahmens an die A-Säulen**. Unsachgemäß reparierte Unfallschäden, schlecht ausgeführte Schweißarbeiten oder einfach nur Korrosion über die Jahrzehnte hinweg sorgen hier wie auch an Schwellern, Radläufen und Bodenblechen oftmals für kräftigen Instandsetzungsbedarf – und für große Augen angesichts der dann auftretenden hohen Kosten.

**TECHNIK** Der vergleichsweise hochgezüchtete Vierzylinder ist im Grunde ein zuverlässiger Begleiter. Dies kann sich jedoch schlagartig ändern, wenn die **Vergaserflansche** durch Korrosion undicht werden und das Triebwerk Falschluft zieht und abmagert. Dann droht der Motor-Kollaps. Undichte Antriebswellen kommen häufiger vor, sind aber vergleichsweise problemlos instandzusetzen.

**ERSATZTEILE** Dank einer vitalen Interessengemeinschaft und Clubszene wird dem Fulvia-Fan sowohl mit Nachfertigungen als auch mit **Gebrauchtteilen** engagiert weitergeholfen. Besonders zu empfehlen ist hier die Fulvia Flavia IG, die von Literatur über Kaufberatung bis hin zu Reparaturservice und Ersatzteilen praktisch alles in vorbildlicher Weise bietet.

### SCHWACHPUNKTE

1 Korrosion an Karosserie, vorderem Hilfsrahmen, Schwellern, Radläufen und Unterboden
2 Vergaserflansche auf Korrosion und Dichtigkeit überprüfen – Motor kann Falschluft ziehen
3 Ölverlust an Motor, Getriebe und Antriebswellen

### ADRESSEN

**Lancia Fulvia Flavia IG**
Lutz Bollenbach
Schlingweg14
31171 Nordstemmen
Mail: koordination@ig-fulvia-flavia.de
**ig-fulvia-flavia.de**

**Fulvia Coupé Team Berlin**
Mail: kay@fulviacoupe.de
**fulviacoupe.de**

### DATEN & FAKTEN GTÜ

**ANTRIEB** 4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; zwei obenliegende Nockenwellen, Kettenantrieb; Gemischbildung: zwei Doppelvergaser; Bohrung x Hub: 77 x 69,7 mm; Hubraum: 1298 cm³; Verdichtung: 9,5; Leistung: 65 kW/89 PS bei 6000/min; maximales Drehmoment: 114 Nm bei 5000/min; Fünfgang-Getriebe; Mittelschaltung; Vorderradantrieb
**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Dreieckquerlenker, Querblattfeder; hinten: Starrachse, Panhardstab, Blattfedern; v./h. Stoßdämpfer, Stabilisator; Schnecke-Rolle-Lenkung; Bremsen: v./h. Scheiben; Reifen: 165 R 14; LM-Räder: 4 1/2 x 14
**ECKDATEN** L/B/H: 3975/1555/1300 mm; Radstand: 2330 mm; Spurweite v./h.: 1300//1200 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 970/1290 kg; Tankinhalt: 38 l; Bauzeit: 1973 bis 1975; Stückzahl: 4400; Preis (1973): 12.400 Mark
**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 13,1 s; Höchstgeschwindigkeit: 173 km/h; Verbrauch: 8,4 l/100 km
[1] Werksangaben

Eine formidable Uhrensammlung ziert das klar gezeichnete Cockpit des Lancia Fulvia 1.3 S Monte Carlo

Sein Reihenvierzylinder ist im Gegensatz zu dem des Alfa jedoch im Heck eingebaut, während sich vorne der Kofferraum befindet. Aus 1204 Kubikzentimetern Hubraum schöpft der im Verhältnis 10,25:1 verdichtete Motor muntere 80 PS bei 6000 Umdrehungen pro Minute, was angesichts von lediglich 890 Kilogramm Leergewicht den Sprint von null auf einhundert km/h in veritablen 11,8 Sekunden erlaubt. Mit 175 km/h Höchstgeschwindigkeit liegt der Simca mit dem Alfa nahezu gleichauf.

## DER HECKMOTOR SORGT FÜR BESTE TRAKTION

Auf der Fahrwerksseite kombiniert das leichte Coupé mit einem Leistungsgewicht von 11,13 Kilogramm pro PS den quirligen und ebenfalls von Doppelvergasern befeuerten 1200er-Motor mit einer Einzelradaufhängung samt querliegendem Federpaket vorne, während sich am Heck eine Einzelradaufhängung mit Schräglenkern um die Aufgaben der Radführung kümmert. Die hecklastige Gewichtsverteilung aufgrund des >

**DIE FULVIA UMWEHT EIN HAUCH DER RALLYE MONTE CARLO, WAS SIE MIT SPEZIELLEN SITZEN UND EINEM LEDERLENKRAD ZEIGT**

Dank Vorderradantrieb ist das Fahrverhalten der Fulvia sehr berechenbar

achtern implantierten Triebwerks bringt freilich Licht und Schatten in die Welt der Fahrdynamik. Licht findet sich in strahlender Helle dort, wo es ums Beschleunigen und damit um die Traktion geht. So feuert der sportliche Franzose lustvoll röhrend aus den Ecken, dass es eine wahre Pracht ist. Fast in Analogie zu den bekannten Porsche-Modellen 356, 911 und 912 ist aufgrund des Heckmotors und der damit hecklastigen Balance jedoch Vorsicht bei Lastwechseln in Kurven geboten. Konzeptionsbedingt sollte der Simca hier von seinem hoffentlich kundigen Fahrer schön auf Zug gehalten werden. In Sachen Raumangebot und Komfort pariert der fahraktive, mit einem Viergang-Getriebe sowie Scheibenbremsen ausgerüstete Simca den Alfa nicht ganz, ist er doch kleiner geschnitten und mehr Sport- als Reise-Coupé.

## PORSCHE: MOTORISCH DER ERBE DES 356

Kandidat Nummer drei hört auf den Namen Porsche 912. Mit Geburtsmonat April 1965 folgte er nur sieben Monate, nachdem der 911 – zuerst noch als Typ 901 – in die Serienproduktion ging. Das erklärte Ziel der Entwickler für den Typ 912 war die Ablösung des erfolgreichen 356, und wie dieser besitzt der 912 einen Vierzylinder-Boxermotor mit untenliegender Nockenwelle und via Stoßstangen sowie Kipphebel betätigten Ventilen.

Aus seinen 1582 Kubikzentimetern Hubraum serviert uns der Porsche stramme 90 PS bei 5800 Umdrehungen pro Minute, was im Verein mit 970 Kilogramm Leergewicht für eine Spurtzeit von 13,5 Sekunden von null auf 100 km/h sorgt. Insbesondere gegenüber dem leichten Simca hilft dem 912 hierbei auch seine traktionsfördernde Heckmotoranordnung nichts – er wiegt einfach 80 Kilogramm mehr, wenngleich er mit einem Leistungsgewicht von 10,78 Kilogramm pro PS sogar deutlich besser als der Franzose dasteht. Doch beim Beschleunigen aus dem Stand fordert die höhere >

Der 912-Boxer tat bereits im 356 seinen Dienst. Gut gewartet ist er unkaputtbar

Die Sitze im 912 sind vergleichsweise breit und bieten einen ausreichenden Komfort

Die Stahlfelgen mit verchromten Radkappen sind durchaus stilvoll

## KAUFBERATUNG PORSCHE 912 Bj.: 1965-1969

**Der Erzfeind des 912 ist der Rostfraß. Je nach Pflegezustand und Einsatz durch den Vorbesitzer reicht das Angebot daher von exzellenten bis hin zu restaurierungsbedürftigen Exemplaren, was für den Laien jedoch nicht immer zu erkennen ist. Die enorme Wertsteigerung, die der 912 im Sog des 911 in vergangener Zeit erfahren hat, ruft auch listige Geister auf den Plan, die schlechte Fahrzeuge aufpeppen und überteuert an den Mann bringen. Daher unbedingt einen Fachmann zu Rate ziehen.**

### MARKTLAGE

| Zustand 2 | Zustand 3 | Zustand 4 |
|---|---|---|
| 52.000 € | 38.000 € | 22.000 € |

**Wertentwicklung** steigend ▲

**KAROSSERIE** Man kann es im Grunde kurz machen, denn der 912 rostet im **Extremfall fast überall.** Besonders ist im Bereich des Kofferraums, der Stehbleche, Schweller und Innenschweller sowie am Tragrohr der Hinterachse auf die braune Pest zu achten. Vorsicht insbesondere auch bei unsachgemäß reparierten Unfallschäden geboten, die teilweise mit sehr viel Fantasie kaschiert werden.

**TECHNIK** Ölverlust am Vierzylinder-Boxermotor und am Getriebe, schlechtes Laufverhalten und maue Gasannahme wegen **ausgeschlagener Drosselklappen** sind typische Merkmale ungepflegter Exemplare. Hinzu kommen ausgeleierte Fahrwerkselemente, was sich in einem unpräzisen Fahrverhalten niederschlägt und auf einer ausführlichen Probefahrt auffallen sollte.

**ERSATZTEILE** Der 911-Boom hat dazu geführt, dass das Teileangebot nicht nur seitens Porsche Classic auch für den 912 stetig ausgebaut wird, sondern dass sich auch zahlreiche kleinere Firmen darum kümmern. Doch auch hier muss aufgepasst werden, denn nicht jedes **vermeintlich günstige Nachfertigungsteil** entspricht qualitativ den Porsche-Originalersatzteilen. Hier spart man möglicherweise am falschen Platz!

### SCHWACHPUNKTE

1 Rost an Reserveradmulde, Stehblechen, Schwellern und dem Tragrohr der Hinterachse
2 Ölundichtigkeiten an Motor und Getriebe. Rasselnde Steuerkette, ausgeschlagene Drosselklappen
3 Verschlissene Fahrwerkskomponenten

### ADRESSEN

**Porsche Club Deutschland e.V.**
Fritz Letters
Gutenbergstrasse 19
70771 Echterdingen
Tel.: 0711/7504654
info@porsche-club-deutschland.de
**porsche-club-deutschland.de**

**912 Group Urzwölfer**
Horst E. Goltz
Bielefelder Str. 255
32758 Detmold
Tel.: 05231/64778
Mail: horst@horst-tv.de
**912-register-germany.de**

### DATEN & FAKTEN GTÜ

**ANTRIEB** B4-Zylinder, luftgekühlt, hinten längs eingebaut; 2-Ventiler; eine untenliegende Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: zwei Doppelvergaser; Bohrung x Hub: 82,5 x 74 mm; Hubraum: 1582 cm³; Verdichtung: 9,3; Leistung: 66 kW/90 PS bei 5800/min; maximales Drehmoment: 122 Nm bei 3500/min; Viergang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Querlenker, Längsdrehstäbe; hinten: Längslenker, Querdrehstäbe; v./h. Stoßdämpfer; Zahnstangen-Lenkung; Bremsen: v./h. Scheiben; Reifen: 165 R 15; Stahl-Räder: 5 1/2 x 15

**ECKDATEN** L/B/H: 4163/1610/1320 mm; Radstand: 2350 mm; Spurweite v./h.: 1337/1317 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 950/1290 kg; Tankinhalt: 62 l; Bauzeit: 1965 bis 1969; Stückzahl: 28.333; Preis (1965): 16.250 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 13,5 s; Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h; Verbrauch: 8,5 l/100 km

[1] Werksangaben

Vom Elfer ist der 912 praktisch nicht zu unterscheiden. Den Unterschied macht sein Vierzylinder-Boxer

**DER 912 IST BEILEIBE KEIN ELFER FÜR ARME, SONDERN EINE VERITABLE FAHRMASCHINE MIT DEM EHRWÜRDIGEN VIERZYLINDER DES 356**

Serienmäßig hatte der 912 zuerst nur drei Rundinstrumente. Fünf wie beim Elfer gab es aber als Sonderausstattung und von August 1967 an auch in Serie

Geradezu edel mutet das zierliche, feingliedrige Cockpit des Simca an. Das sportive Lenkrad sowie das chromgefasste Uhren-Ensemble wecken die Lust aufs Fahren

Massenträgheit eben ihren Tribut. Der mit einem Vier- oder wahlweise auch mit einem Fünfgang-Getriebe ausgestattete Porsche 912 erreicht dafür mit 185 km/h die höchste Endgeschwindigkeit in unserem Testfeld – ganz so, wie man das gemeinhin von einem Sportwagen aus Zuffenhausen auch erwartet.

## NOTSITZE ALS ERWEITERTES GEPÄCKABTEIL

Als 2+2-Sitzer ausgelegt, ist der 912 wie auch die beiden Konkurrenten aus Italien und Frankreich nicht gerade für eine Weltumrundung zu viert prädestiniert. Eher schon bietet er zwei Personen ordentlich Platz und erlaubt auf der Rückbank sowie im vorderen Kofferraum das Mitführen von ausreichend Urlaubsgepäck.

Auf der Fahrwerksseite setzt der 912 wie sein Bruder 911 auf eine Einzelradaufhängung mit Längsdrehstäben und Querlenkern vorne, während hinten eine Einzelradaufhängung mit Längslenkern und querliegenden Drehstäben zum Einsatz kommt. Rundum wie die anderen Testteilnehmer mit Scheibenbremsen gesegnet, ist auch der 912 für die sportliche Gangart konzipiert. In schöner Analogie zum Simca sollte sich der Pilot zu optimistisch angelegte Kurvenfahrten in Kombination mit angstbedingten Lastwechseln durch abruptes Gaswegnehmen jedoch tunlichst verkneifen. Stets Zug an der Hinterachse und ein runder Fahrstil bewahren hier vor unliebsamen Ausflügen in die Botanik.

Unser sportliches Quartett komplettiert schließlich der Lancia Fulvia 1.3 S Monte Carlo. Fulvia – welch ein Name, geradezu wie der einer schönen Frau. Und tatsächlich war Fulvia die unversöhnliche Feindin Ciceros, die nacheinander mit drei verschiedenen Herrn verheiratet war – freilich zu Zeiten, als Fahrspaß noch mit Streitwägen verbunden war und Pferdestärken noch mit Heu und Hafer gefüttert werden wollten.

## LANCIA: EINE BETÖREND SCHÖNE KAROSSERIE

Mit der Lebedame Fulvia, an die wir uns schwach aus der Lateinkunde und dem Geschichtsunterricht erinnern, hat unsere Fulvia aus dem Hause Lancia freilich wenig zu tun – vielleicht von der >

Das Interieur des Simca mit schwarzen Ledersitzen und Kopfstützen wirkt vergleichsweise sehr modern. Im Kofferraum vorn ist nicht allzu viel Platz

## DATEN & FAKTEN GTÜ

**ANTRIEB** R4-Zylinder, hinten längs eingebaut; 2-Ventiler; zwei obenliegende Nockenwellen, Kettenantrieb; Gemischbildung: zwei Doppelvergaser; Bohrung x Hub: 74 x 70 mm; Hubraum: 1204 cm³; Verdichtung: 10,25; Leistung: 59 kW/80 PS bei 6000/min; maximales Drehmoment: 103 Nm bei 4500/min; Viergang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Querlenker, querliegendes Federpaket, Stabilisator; hinten: Schräglenker, Schraubenfedern; v./h. Stoßdämpfer; Schnecke-Rolle- Lenkung; Bremsen: v./h. Scheiben; Reifen: 145 x 13; LM-Räder: 4 1/2 x 14

**ECKDATEN** L/B/H: 3997/1525/1240 mm; Radstand: 2232 mm; Spurweite v./h.: 1247/1265 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 890/1125 kg; Tankinhalt: 53 l; Bauzeit: 1967 bis 1970; Stückzahl: 14.741; Preis (1967): ca. 11.000 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 11,8 s; Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h; Verbrauch: 7,5 l/100 km

[1] Werksangaben

# DER SIMCA **FORDERT SEINEN FAHRER** MIT DER HECKMOTOR-KONZEPTION HERAUS. SCHNELL SEIN SETZT KÖNNEN VORAUS

Die kurze Schnauze und das lange fließende Heck sind ebenso gewöhnungsbedürftig wie das Fahrverhalten im Grenzbereich

## KAUFBERATUNG SIMCA 1200 S COUPÉ Bj.: 1967-1970

**Sportcoupé mit Heckmotor und Heckantrieb – das klingt nach Porsche. Doch weit gefehlt! Auch Simca hatte diesbezüglich mit dem 1200 S Coupé etwas Hochinteressantes aufzubieten. Hochinteressant deshalb, weil der 1200 S, von kundiger Hand bewegt, auf kurvenreichem Terrain ein pfeilschnelles Fahrzeug sein kann. Von unkundiger Hand zu optimistisch bis unbedarft bewegt, können sportliche Darbietungen aber auch ins Auge gehen. Bei schneller Gangart ist der Simca ein Auto für Könner.**

### MARKTLAGE

| Zustand 2 | Zustand 3 | Zustand 4 |
|---|---|---|
| 14.500 € | 8600 € | 3500 € |

**Wertentwicklung** stagnierend ▶

**KAROSSERIE** Der größte Feind des Simca 1200 S Coupés ist – wie meistens bei Autos aus den 60er- oder 70er-Jahren – der Rost. Wurde der Korrosion nicht früh und professionell Einhalt geboten, setzt sie dem Sportcoupé an den gemeinhin neuralgischen Punkten wie Schwellern, Radläufen, Unterboden mächtig zu. Hatte der Wagen schließlich noch irgendwann einen Unfall, der **unsachgemäß repariert** wurde, kommt auf den geneigten Karosseriebauer der Wahl eventuell sehr viel Arbeit zu.

**TECHNIK** Prinzipiell ist das Simca 1200 S Coupé ein robuster Geselle ohne etwaige Hinterlisten im technischen Bereich. So gilt der Check im Regelfall der allgemeinen Funktionstüchtigkeit von **Fahrwerk, Antrieb und Elektrik.** Böse Überraschungen sind bei dem französischen Beau eher die Ausnahme.

**ERSATZTEILE** Insbesondere die Simca Heckmotor Interessengemeinschaft (www.simca-heckmotor-ig.de, siehe auch Adressen) kümmert sich äußerst rührig um das Ersatzteilwesen. Ob **Nachfertigungen oder Neuteile** – bei der Interessengemeinschaft findet der Fan im deutschsprachigen Raum die ideale Anlaufstelle, um mit dem leichten, schnellen Sportcoupé auch weiterhin viel Freude zu haben.

### SCHWACHPUNKTE

1 Korrosion an Karosserie- und Fahrwerkskomponenten, Schwellern und Unterboden
2 Mitunter gibt es Ölverlust an Motor und Getriebe
3 Vorsicht vor unsachgemäß reparierten Unfallschäden

### ADRESSEN

**Club Simca Deutschland**
Dieter Berz
Weingartenstraße 28
64546 Mörfelden - Walldorf
Tel.: 06105/742 30
Mail: dieter.berz@clubsimca.de
**clubsimca.de**

**Simca Heckmotor IG**
Frank Breidenstein
Leonbergerstraße 70
71292 Friolzheim
Tel.: 07044/901 378
Mail: Breidenstein@aol.com
**simca-heckmotor-ig.de**

Tatsache abgesehen, dass auch sie bereits durch mehrere Hände ging und so manchen Herrn beglückte. Dazu hat sie freilich alle Anlagen. Etwa eine betörend schöne Karosserieform, die in ihren Grundfesten auf dem im März 1965 als Fulvia 1.2 Coupé auf dem Turiner Autosalon präsentierten Erstentwurf von Pietro Castagneros basiert.

## FÜNFGANG-GETRIEBE UND SCHEIBENBREMSEN

Unsere Fulvia, ein 1.3 S Coupé, stammt hingegen bereits aus dem Jahre 1973 und gehört somit zu der zweiten, von Mitte 1970 bis Anfang 1976 gebauten Serie. Sie besitzt bereits ein aus dem 1.6 HF abgeleitetes Fünfgang-Getriebe sowie ebenfalls rundum Scheibenbremsen. Aus 1298 Kubikzentimetern Hubraum schöpft ihr vorne platzierter Vierzylinder stramme 89 PS bei 6000 Umdrehungen, was für eine Höchstgeschwindigkeit von 173 km/h sowie eine Beschleunigungszeit von null auf 100 Stundenkilometer in für damalige Verhältnisse beachtlichen 13,1 Sekunden gut ist.

Technisch besonders ist die Motorkonstruktion des Vierzylinders, der als Reihen-V-Triebwerk mit einem Zylinderwinkel von zarten 12 Grad 58 Minuten und 28 Sekunden sowie einem gemeinsamen Zylinderkopf ausgelegt ist. Damit baut der mit zwei obenliegenden Nockenwellen bestückte und landläufig als Reihen-V-Motor bezeichnete Antrieb zwar kompakt, was angesichts der Platzverhältnisse im Motorraum der Fulvia aber gar nicht zwingend nötig gewesen wäre. Aus technischer Sicht ist die Bezeichnung Reihen-V-Motor hingegen irreführend, da Lancia, wie bei einem Reihenmotor üblich, jedem Pleuel einen eigenen Hubzapfen zuordnete. So handelt es sich vielmehr um einen so genannten geschränkten Reihenvierzylinder mit je zwei um rund 13 Grad zueinander angeordneten Zylinderachsen beziehungsweise zwei Zylinderebenen in eben diesem Winkel.

## ERINNERUNG AN DEN SIEG BEI DER MONTE

Als Reminiszenz an den Sieg von Sandro Munari bei der Rallye Monte Carlo 1972 benannte Lancia das Sondermodell 1.3 S Monte Carlo, das sich durch einige Ausstattungsdetails wie etwa die Sitze mit integrierten Kopfstützen, das Lederlenkrad oder die verbreiterten hinteren Radläufe ausweist und lediglich 4400 Mal gebaut wurde. Im Gegensatz zur letzten, von Frühjahr 1975 bis Anfang 1976 produzierten Fulvia besitzt unsere Version noch Karosserieblech der Stärke 0,7 Millimeter. Zuletzt war man hier auf 0,5 Millimeter heruntergegangen.

Fahrwerksseitig setzt die 970 Kilogramm leichte Italienerin, die es auf ein Leistungsgewicht von 10,90 Kilogramm pro PS bringt, vorne auf je zwei Dreieckquerlenker mit Querblattfeder, während hinten eine Starrachse mit halbelliptischen Blattfedern sowie einem Panhardstab zum Einsatz kommt. Tatsächlich versprüht die agile Fulvia mit ihrem gerade im oberen Drehzahlbereich sehr temperamentvollen Motor fast schon Renn-Feeling. Drehfreudig und kernig geht sie zur Sache und erfreut zudem mit sauberer Getriebeschaltbarkeit sowie einer gut dosierbaren Bremse. ■

**AUCH VON HINTEN BETRACHTET MACHEN DIE VIER SPORTCOUPÉS MIT IHREN SCHLANKEN FIGUREN LUST AUF DIE LANDSTRASSE**

## PUNKTEWERTUNG

**Lancia und Porsche teilen sich den Sieg knapp vor Alfa Romeo und Simca. Doch der geringe Punkte-Abstand macht deutlich, dass die Unterschiede marginal sind. Beim wichtigsten Kriterium, dem Fahrspaß, hat der heckgetriebene Simca sogar die Nase vorn.**

| | Alfa Romeo | Lancia | Porsche | Simca |
|---|---|---|---|---|
| **Platzangebot** | 3 | 3 | 3 | 3 |
| **Bedienung** | 3 | 3 | 3 | 3 |
| **Fahrleistungen** | 4 | 3 | 4 | 4 |
| **Fahrverhalten** | 4 | 4 | 4 | 3 |
| **Fahrkomfort** | 4 | 3 | 3 | 3 |
| **Verbrauch** | 3 | 4 | 4 | 5 |
| **Wartungsaufwand** | 3 | 3 | 3 | 3 |
| **Techn. Niveau** | 4 | 5 | 4 | 4 |
| **Wertentwicklung** | 3 | 5 | 5 | 2 |
| **Spassfaktor** | 4 | 4 | 4 | 5 |
| **ERGEBNIS** | 35 | 37 | 37 | 35 |

## FAZIT

**VON JÜRGEN GASSEBNER** Bei 193 Zentimetern Körpergröße bin ich einigermaßen hin- und hergerissen, in welches Spaßmobil ich mich jetzt am liebsten zwängen würde. Ich denke, den Ausschlag gäbe wohl die Beifahrerin. Ernsthaft betrachtet würde mich aber der Simca reizen, ginge es rein um den Fahrspaß. Stünden auch mal längere Reisen an, wäre es hingegen der komfortable Alfa. Bei derben Umtrieben auf der Landstraße würde ich mich gerne dem standfest und gut bremsenden Porsche anvertrauen. Und jetzt, in der Winterzeit, ja, da wäre es wohl die Fulvia, in der ich mich dann von einem Hauch der Rallye Monte Carlo, vorzugsweise bei 20 Zentimeter Neuschnee, umwehen lassen würde. Spaßmacher sind die vier Coupés allesamt, jedes eben auf seine ganz eigene charakteristische Art.

**AUDI 80 VARIANT**
Die Technik des ersten Audi-Kombis stammte vom Daimler-Ingenieur, der Name von VW

# PATENTE

[ **TEXT** Thomas Pfahl **FOTOS** M. Sende, J. Zerha, W. Woeber, T. Weigl ]

**SAAB 95**
Die Kombi-Version des rundlichen Schweden erschien noch vor der Limousine namens 96

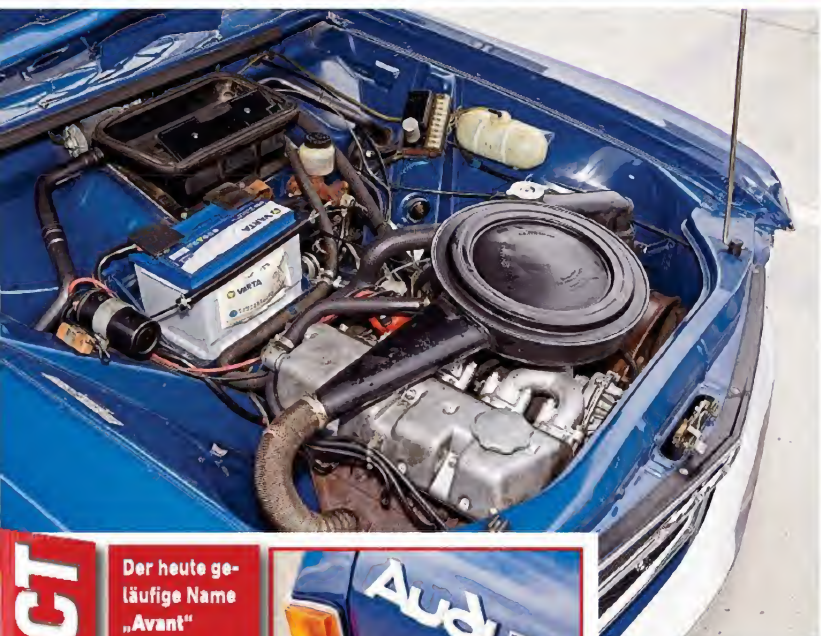
**OPEL OLYMPIA CARAVAN**
Opel kombinierte die Vorzüge von Auto (Car) und Lieferwagen (Van) auch namentlich

Sie stammen aus automobilen Großfamilien und sind doch **echte Raritäten**. Diese Kombis sind nicht nur ziemlich exklusiv, sondern auch überaus praktisch

# PACKESEL

**VW 411 LE VARIANT**
Der große VW erfüllte die Erwartungen nicht, war aber dennoch wichtig für die Marke

Die F103-Limousine war gerade ein Jahr auf dem Markt, als Audi mit dem Variant die Kombi-Version der jungen Modellreihe vorstellte



Die großen Ausstellfenster sorgen bei Bedarf für eine zügige Durchlüftung des Innenraums

Im „Audi Club der Mitteldruckmotoren" kümmert man sich vorrangig um die Fahrzeuge dieser Ära

Mit 80 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 152 km/h war der Variant 1967 gut unterwegs

**FACT**

Der heute geläufige Name „Avant" tauchte erstmals 1976 im Audi-Modellprogramm auf

Die breite Heckklappe und der ebene Boden ermöglichen eine problemlose Beladung des geräumigen Kofferraums

## DATEN & FAKTEN GTÜ

**ANTRIEB** R4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; unten liegende Nockenwelle; Gemischbildung: Solex-Fallstromvergaser; Bohrung x Hub: 80,0 x 84,4 mm; Hubraum: 1696 cm³; Verdichtung: 11,2; Leistung: 59 kW/80 PS bei 5000/min; maximales Drehmoment: 132 Nm bei 3000/min; Viergang-Getriebe; Lenkradschaltung; Vorderradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit drei Türen; Radaufhängung vorn: doppelte Dreieckquerlenker, längs liegende Drehstabfedern, Stabilisator; hinten: Torsionskurbelachse, Federstäbe; v./h. Teleskopdämpfer; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: 165 SR 13; Räder: 5 x 13

**ECKDATEN** L/B/H: 4380/1626/1456 mm; Radstand: 2490 mm; Spurweite v./h.: 1343/1327 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1115/1515 kg; Tankinhalt: 53 l; Bauzeit: 1966 bis 1968; Stückzahl: 27.492; Preis (1967): 8295 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 14,5 s; Höchstgeschwindigkeit: 152 km/h; Verbrauch: 11,1 l/100 km

[1] Werksangaben

## MARKTLAGE Classic Data

| | |
|---|---|
| Zustand 2 | 11.400 € |
| Zustand 3 | 7000 € |
| Zustand 4 | 2600 € |

Entwicklung leicht steigend ▲

Die Marke mit den vier Ringen war im Kombi-Segment schon immer stark. Zumindest, seit sie wieder Audi hieß. 1965 stellte die Auto Union den Nachfolger des F102 vor. Er hieß schlicht Typ Audi, um den ruhenden Namen wiederzubeleben. Mit Daimler-Unterstützung und 72 PS ging es in Richtung Zukunft. Schon bald trugen die Audi-Modelle ihre Leistung in der Typbezeichnung. Der Audi 60 markierte die Basis, der Super 90 das obere Ende der Baureihe. Dazwischen rangierte der Audi 80. Erst 1972, mit der Ablösung des F103, wurde daraus eine eigenständige Modellreihe.

Im Frühjahr 1966 folgte der Limousine ein Kombi, der sich den Namen Variant bei der Konzernmutter Volkswagen entlieh. Kombis waren zu jener Zeit vorrangig Nutzfahrzeuge, und entsprechend sachlich fiel das Design des – in diesem Fall – Audi 80 Variant aus. Die Dachlinie nach hinten verlängert, dazu eine große Heckklappe: Fertig war der kleine Transporter, der dem Handwerker jede Menge Platz bot. Die umklappbare Rückbank bot bei Bedarf eine noch längere, völlig ebene Ladefläche. Mit dem 80-PS-Motor war der Audi damals für seine Bestimmung durchaus ordentlich motorisiert.

Die unkomplizierte Bedienung des Audi 80 begeistert noch heute: Die Lenkradschaltung bietet vier Vorwärtsgänge zur Auswahl, die den leer knapp 1100 Kilo leichten Kombi angemessen in Schwung bringen. In forsch angegangenen Kurven schiebt der frontlastige F103 gerne über die Vorderräder. Das hat er seiner Vorgeschichte zu verdanken: Der F102 wurde noch vom bewährten Zweitakter angetrieben. Die Kunden empfanden das jedoch als nicht mehr zeitgemäß, was sich in sinkenden Absatzzahlen bemerkbar machte. Also bekam Daimler-Benz-Ingenieur Ludwig Kraus (seit 1959 war die Auto Union eine Tochter der Daimler-Benz AG) den Auftrag, den ursprünglich für die Stuttgarter entwickelten 1,7-Liter-Vierzylinder auf das neue Auto-Union-Modell abzustimmen. Der so genannte Mitteldruckmotor mit unten liegender Nockenwelle ist bedingt durch das vorgegebene Fahrzeugkonzept weit vorne angebracht. Die Front musste für den größer bauenden Viertakter sogar um zehn Zentimeter verlängert werden. Nutzte man jedoch die erlaubte Zuladung von 400 Kilo aus, wurde aus dem untersteuernden ein übersteuerndes Auto, wie die Tester seinerzeit notierten. Von „ungemütlichen Schwingungen" war die Rede, während der Komfort bei leerem oder mäßig beladenem Fahrzeug weitestgehend dem der Limousine entsprach.

**6,6 % aller Audi F103 sind Variant**

## DER AUDI GIBT SICH RECHT SPARTANISCH

Audi setzte auf innenliegende Scheibenbremsen an der Vorderachse und Trommeln hinten. Der heute fast 50-jährige Variant konzentrierte sich auf das Wesentliche – und dazu gehörten auch das dünne Lenkrad und ein aus heutiger Sicht fast schon leer wirkendes Armaturenbrett. Die Suche nach einem Audi 80 Variant der F103-Generation dürfte heute nahezu aussichtslos sein: Zwar war die Baureihe mit über 400.000 >

Der Chromrahmen um die Armaturen gehört zu den hübschen Details des ansonsten ziemlich sachlichen Audi Variant

verkauften Exemplaren in sieben Jahren recht erfolgreich, allerdings waren darunter lediglich 27.492 Kombis. Zum Vergleich: Heute entfallen fast 70 Prozent der Audi A4-Produktion auf den Avant.

### OPEL SETZTE AUF DAS AMERIKANISCHE DESIGN

Opel hatte sich einige Jahre zuvor weniger für ein sachliches Erscheinungsbild entschieden als vielmehr für das damals so beliebte Design der amerikanischen Konzernmutter. Der Name des Kombis setzte sich aus „Car" (=Auto) und „Van" (=Lieferwagen) zusammen: Caravan. Die Amerikaner hatten das Konzept des Kombis schon früh für sich entdeckt und liebten ihre „Station Wagons". Wahrscheinlich wirkte der Opel deswegen viel homogener als andere Kombis dieser oder späterer Jahre. Tatsächlich erinnerte der P1 mit seinen geschwungenen Chromleisten an einen Buick oder Chevy. Diese Autos boten reichlich Raum für Kind, Hund und Kegel. Parkplatzsorgen waren in den USA ohnehin weitgehend unbekannt.

Beim P1 sollten sie auch hierzulande kein Problem sein, denn der Opel sah zwar aus wie ein waschechter Ami, kam aber in recht europäischen Abmessungen daher. Unter seiner Haube dröhnte kein achtzylindriges Hubraummonster, sondern ein bescheidener 1,5-Liter-Vierzylinder mit 45 PS. Basismotorisierung war ein 1200er mit 40 PS. In Deutschland wurde der Opel Rekord P1 als Wagen der gehobenen Mittelklasse seinerzeit zum Symbol des Aufstiegs für erfolgreiche (Klein-) Unternehmer. Trotzdem gab es auch ein sparsamer ausgestattetes Basismodell, den zweitürigen Olympia. Diesen Namen trugen auch der ab 1958 angebotene Caravan sowie der Lieferwagen mit geschlossenen Seitenscheiben.

Opel hatte die Technik des Vorgängers modernisiert: Aus heutiger Sicht wirkt das Fahrwerk mit Doppelquerlenker-Vorderachse viel zu weich, damals freute man sich über das komfortable Fahrgefühl. Als Oldtimer-Freund genießt man das entspannte Reisen in einem Auto aus der längst vergangenen Zeit des Rockabilly. Da verzeiht man es dem Caravan gerne, wenn beim Ein- und Aussteigen mal wieder das Knie an die Ecke der Panoramascheibe stößt.

Weil zu jener Zeit ein Kombi viel Platz bieten musste, erfreute der Opel bei umgeklappter Rückbank mit einem riesigen Kofferraum. Zwischen den Radhäusern ist reichlich Platz für das größere Gepäck oder auch mal eine spontane Übernachtung. Wer heute einen P1 Caravan sucht, muss erst einmal ein geeignetes Auto finden: Während die Limousine des Rekord P1 als Prestigeobjekt gehegt und gepflegt wurde, ist der Olympia P1 Caravan tatsächlich als Nutzfahrzeug verschlissen worden. Und so sind von über 200.000 gebauten Kombis und Lieferwagen nur wenige übrig geblieben.

Das wohl skurrilste Auto in diesem Quartett ist der Saab 95. Die rundliche Front mag nicht >

## VERKAUFSZAHLEN IM VERGLEICH

**Mal sind sie nur eine Randerscheinung, mal machen sie fast die Hälfte der Baureihe aus: der Anteil der Kombis variiert**

Die durchgehende Sitzbank und das lackierte Armaturenbrett beweisen, dass der Opel aus einer frühen Ära stammt

Die verspielte Linienführung des Caravan nahm deutliche Anleihen am zeitgenössischen Design amerikanischer Autos

## DATEN & FAKTEN GTÜ

**ANTRIEB** R4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; seitlich liegende Nockenwelle; Gemischbildung: Fallstromvergaser; Bohrung x Hub: 80,0 x 74,0 mm; Hubraum: 1488 cm³; Verdichtung: 6,9; Leistung: 33 kW/45 PS bei 3900/min; maximales Drehmoment: 98 Nm bei 2300/min; Dreigang-Getriebe; Lenkradschaltung; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit drei Türen; Radaufhängung vorn: Doppelquerlenker, Schraubenfedern; hinten: Starrachse an zwei halbelliptischen Längsblattfedern; v./h. Teleskopdämpfer; Kugelumlauflenkung; Bremsen: rundum Trommeln; Reifen: 6.40-13; Räder: 4,5 x 13

**ECKDATEN** L/B/H: 4433/1616/1580 mm; Radstand: 2541 mm; Spurweite v./h.: 1271/1274 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1015/1555 kg; Tankinhalt: 40 l; Bauzeit: 1957 bis 1962; Stückzahl: 183.913; Preis (1958): 6685 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 24,0 s; Höchstgeschwindigkeit: 125 km/h; Verbrauch: 10,0 l/100 km

[1] Werksangaben

## MARKTLAGE Classic Data

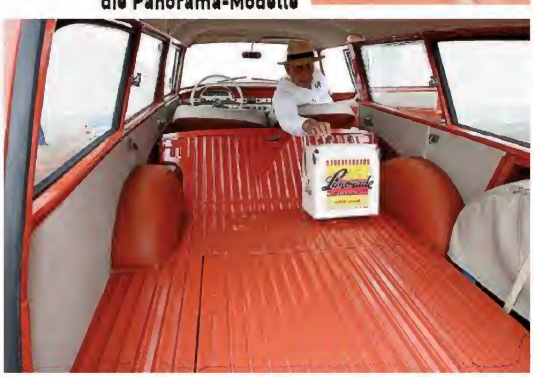
| | |
|---|---|
| Zustand 2 | 15.000 € |
| Zustand 3 | 10.100 € |
| Zustand 4 | 3900 € |

Entwicklung leicht steigend ▲

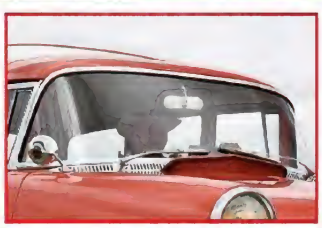
Die geteilt umlegbare Rückenlehne der ersten Reihe erlaubt den Einstieg in den Fond

Die Leistungsspanne des P1 reichte von 40 bis 55 PS, den Anfang machte 1957 der 1500er mit 45 PS

Die Alt-Opel IG veranstaltet jährlich ein eigenes Treffen für die Panorama-Modelle



Der riesige Laderaum des Opel bietet sogar noch Platz für das griffbereit an der rechten Seite stehende Reserverad



**FACT**

Die gewölbte Frontscheibe des Olympia Rekord P1 bietet eine 92-prozentige Rundumsicht

Das nach innen öffnende Ausstellfenster und der „Käsehobel“ über der Heckscheibe gehörten zu den Saab-95-Spezialitäten

Die Vordersitze werden elektrisch beheizt, für die Passagiere im Heck gibt es warme Luft aus den D-Säulen. Der V4 ersetzte ab 1966 den alten Zweitakter

FACT

Der Saab 95 war der erste Kombi mit einer aufklappbaren dritten Sitzreihe im Heckabteil

## DATEN & FAKTEN GTÜ

**ANTRIEB** V4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; zentrale Nockenwelle; Gemischbildung: Autolite-Fallstromvergaser; Bohrung x Hub: 90,0 x 58,9 mm; Hubraum: 1489 cm³; Verdichtung: 8,8; Leistung: 48 kW/65 PS bei 4700/min; maximales Drehmoment: 115 Nm bei 2500/min; Viergang-Getriebe; Lenkradschaltung; Vorderradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit drei Türen; Radaufhängung vorn: Trapez-Dreiecklenker, Teleskopdämpfer; hinten: Starrachse an Längslenkern, Armstrong-Hebelarmdämpfer; v./h. Federn; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: 155 R 15; Räder: 4,5 x 15

**ECKDATEN** L/B/H: 4300/1590/1490 mm; Radstand: 2498 mm; Spurweite v./h.: 1220/1220 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 990/1540 kg; Tankinhalt: 42 l; Bauzeit: 1959 bis 1978; Stückzahl: 110.527; Preis (1969): 10.045 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 19,2 s; Höchstgeschwindigkeit: 147 km/h; Verbrauch: 11,2 l/100 km

[1] Werksangaben

## MARKTLAGE Classic Data

| | |
|---|---|
| Zustand 2 | 10.800 € |
| Zustand 3 | 6700 € |
| Zustand 4 | 2700 € |
| Entwicklung | stagnierend ▶ |

so recht zum scharf gezeichneten Heck passen. Angeblich stand hier ebenfalls das amerikanische Design der 50er-Jahre Pate. Auch wenn der 95 als Kombi der legendären Baureihe 96 gilt, wurde er noch auf Basis des seit 1956 angebotenen 93 entwickelt. 1959 rollten die ersten Kombis vom Band, 1960 führte Saab die Limousine 96 ein. Der Kombi hatte zunächst den 841 Kubikzentimeter kleinen Zweitakt-Dreizylinder erhalten, ab 1967 boten die Schweden ihn mit dem 1,5-Liter-V4 von Ford an.

Der ewige Zweikampf zwischen den schwedischen Herstellern Saab und Volvo führte dazu, dass auch der 96 im Rallye-Sport eingesetzt werden sollte. Da aber zunächst nur der 95 mit dem sportlicheren Viergang-Getriebe zu haben war, startete Erik Carlsson 1961 mit dem Kombi bei der Rallye Monte Carlo – und wurde Vierter! Doch das kleine Auto hatte noch viel mehr zu bieten als nur seine Rallye-Gene. Ein Relikt vergangener Tage war der manuell zuschaltbare Freilauf über den Zug im Fußraum: Da der Zweitakter im Schiebebetrieb zu wenig Schmierung bekäme, konnte der Fahrer den Freilauf aktivieren, sodass der Saab auf längeren Bergabstrecken frei rollte.

Mit der Einführung des V4 stand eine normal nutzbare Motorbremse zur Verfügung, der zuschaltbare Freilauf blieb dennoch erhalten. Die Rallye-Legende Erik Carlsson, als engagierter Linksbremser bekannt, betrieb seinen Viertakt-Saab denn auch gerne öfters im Freilaufmodus.

Eine weitere Besonderheit des Saab 95/96 ist der geschlossene Unterboden: Die Leitungen für Kraftstoff und Bremsflüssigkeit sind im Fahrzeuginneren verlegt. Das bekannte Sicherheitsdenken der Schweden äußerte sich unter anderem in den massiven Vierkant-Schwellern und den robusten A-Säulen. Ob Notwendigkeit im kalten Norden oder ein Hauch von Luxus: Wer in einem Saab 95 mitfuhr, sollte nicht frieren. So lassen sich die vorderen Sitze elektrisch heizen. Lüftungsdüsen in den Dachsäulen sorgen dafür, dass die Heizungsluft auf allen Plätzen ankommt.

Zum erweiterten Platzangebot gehörte bis 1976 übrigens auch die klappbare Rückbank im Kofferraum: Erstmals konnten in einem europäischen Kombi bis zu sieben Leute Platz nehmen, wobei die dritte Sitzreihe entgegen der Fahrtrichtung positioniert war. Die „Kofferraum-Passagiere" bekamen aus den D-Säulen warme Luft zugefächert und schauten durch die Heckscheibe nach draußen. Dazu musste diese natürlich von Schnee und Eis befreit sein.

**20,2 %** aller Saab 95/96 sind Kombis – aller Saab 95/96 sind Kombis

## EIN KÄSEHOBEL SORGT AM SAAB FÜR FREIE SICHT

Die Schweden verzichteten auf einen Heckwischer und gestalteten ab dem ersten Facelift die obere Abrisskante als offenen Spoiler, der den Fahrtwind auf die Heckscheibe leitete und diese somit einigermaßen von Beschlag freihielt. Schnell hatte die Konstruktion ihren Spitznamen weg: Saab-Freunde sprechen noch heute anerkennend vom „Käsehobel".

Irgendwie denkt man immer an das Rallye-Auto von „Carlsson auf dem Dach", der sich mit seinem Saab gerne mal über die bauchige Flanke abrollte. Mit seinen 65 PS >

Das in diesem Fall montierte Sportlenkrad war seinerzeit im umfangreichen Saab-Zubehörprogramm zu finden

und den zahlreichen Eigenheiten ist der Saab vor allem ein Fall für Kenner, die sich gerne auf den eigenwilligen Schweden einlassen. Experten wie Onno Kempink (www.classicsaabparts.nl) helfen und erleichtern so den Spaß am skurrilen Schweden.

Probleme mit der Teileversorgung dürfte es beim vierten Kombi im Feld, dem VW Typ 4, nicht geben, möchte man meinen. Immerhin basierte er doch auf der bewährten Käfer-Technik. Das stimmt nur teilweise: Der von Pininfarina beeinflusste 411/412 nimmt eine Sonderstellung im Portfolio der Wolfsburger ein. Er war der erste VW mit selbsttragender Karosserie – und wichtig für die Marke: Man wollte mit dem neuen Fahrzeug in der gehobenen Mittelklasse oberhalb des Typ 3 Fuß fassen. Der Kombi namens Variant erschien 1969. Doch der geplante Coup gelang nicht. Schon nach einem Jahr besserte VW optisch wie technisch nach, 1972 folgten ein umfassendes Facelift sowie die Umbenennung zum 412.

Der Typ 4 hatte durchaus seine Stärken: Gerade dem Variant kam der großzügig bemessene Innenraum zugute. Fast 400 Liter Volumen fasste alleine der vordere Kofferraum – der platzsparenden Vorderachskonstruktion sei Dank. Hinzu kamen weitere 700 Liter im Heck, die bei umgeklappter Rückbank auf 1380 Liter anwuchsen. Den Nachteil der scheinbar unpraktischen Zweiteilung des Ladevolumens drehte VW im Prospekt um: So ließe sich im Vorderwagen sichtgeschützt zum Beispiel die Fotoausrüstung unterbringen, hieß es, während im Heck viel Platz für das übrige Gepäck sei. Die Kunden wussten es zu schätzen. Zwar blieben die Verkaufszahlen hinter den Erwartungen zurück, doch entschied sich fast die Hälfte aller Typ-4-Käufer für den (stets dreitürigen) Variant. Immerhin: Mit einer gekonnten Verteilung des Gepäcks ließ sich die zunächst unter-, dann eher übersteuernd ausgelegte Fahrwerksabstimmung in gewissen Grenzen optimieren.

## UNTER DEM LADERAUM ARBEITET DER BOXER

Im VW-Heck gab es keinen doppelten Boden, dafür aber eine hohe Ladekante, denn unter dem Gepäck sorgte ein Boxer für den Vortrieb. Auch hier gab es Neuerungen: Nach dem Doppelvergaser-Motor mit 1679 Kubik und 68 PS bot VW erstmals einen Einspritzer an. Das 80-PS-Aggregat blieb von 1969 bis 1973 im Programm und wurde vom 1,8-Liter-Boxer mit zwei Fallstromvergasern und 75 respektive 85 PS ersetzt. Früh erkannten die Fans das Klassiker-Potenzial des Typ 4: Die „Vereinigung der VW 411/412 Besitzer" wurde bereits 1987 gegründet. Trotzdem ist heute das Angebot an Fahrzeugen überschaubar. ■

**FAZIT**

**VON THOMAS PFAHL** Natürlich kauft sich ein Oldtimer-Freund einen betagten Kombi nur selten aus praktischen Erwägungen. Der Reiz liegt vielmehr in der Exklusivität, sind die Variant, Caravan oder wie auch immer sie heißen mögen doch weitestgehend aus dem Straßenbild verschwunden. Es sind die Ideen und Details, in denen sich die Autos unterscheiden. Hier der komfortable und durchdachte Saab, dort der möglichst geräumige Audi. Der VW Typ 4 bereitete trotz aller Kritik dem Passat den Weg, der gerade als Kombi bis heute ein wichtiges Standbein im VW-Modellprogramm ist. Und der Opel Caravan besticht durch seine Schönheit. Das Fazit kann daher nur lauten: Wo immer einer der raren Kombis auftaucht, lohnt ein genauer Blick!

Das gepolsterte Cockpit entsprach dem VW-Standard der späten 60er-Jahre, Warmluft lieferte die Standheizung ab Werk

Während die Limousine als Zwei- oder Viertürer zu haben war, gab es den Typ 4 Variant ausschließlich mit drei Türen

## DATEN & FAKTEN GTÜ

**ANTRIEB** 4-Zyl.-Boxer, hinten längs eingebaut; 2-Ventiler; untenliegende Nockenwelle; Gemischbildung: Bosch-D-Jetronic; Bohrung x Hub: 90,0 x 66,0 mm; Hubraum: 1679 cm³; Verdichtung: 8,2; Leistung: 59 kW/80 PS bei 4900/min; maximales Drehmoment: 132 Nm bei 2700/min; Viergang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit drei Türen; Radaufhängung vorn: Querlenker, McPherson-Federbeine; hinten: Schräglenker, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer; v./h. Stabilisator; Kugelumlauflenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: 165 R 15; Räder: 4,5 x 15

**ECKDATEN** L/B/H: 4553/1650/1485 mm; Radstand: 2500 mm; Spurweite v./h.: 1376/1342 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1120/1645 kg; Tankinhalt: 40 l; Bauzeit (Variant): 1969 bis 1974; Stückzahl: 176.485; Preis (1969): 8355 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 15,0 s; Höchstgeschwindigkeit: 155 km/h; Verbrauch: 10,0 l/100 km

[1] Werksangaben

## MARKTLAGE Classic Data

| | |
|---|---|
| Zustand 2 | 10.400 € |
| Zustand 3 | 6300 € |
| Zustand 4 | 2000 € |
| Entwicklung | stagnierend ▶ |

Nicht zuletzt aufgrund des fehlenden Mitteltunnels entstand im Typ 4 ein ganz neues Raumgefühl

Der für den 411 entwickelte Motor kam in ähnlicher Form auch im Bulli sowie im Porsche 914/4 und 912 zum Einsatz

Die beiden Kofferräume erlaubten bei cleverer Beladung eine optimale Gewichtsverteilung

Aufgrund des Heckmotors liegt die Ladefläche im VW Typ 4 Variant recht hoch. Der Beliebtheit tat das keinen Abbruch

**FACT**

Der Typ 4 war der erste Volkswagen mit einer selbsttragenden Karosserie

V8-Power, verpackt in legendäre Karosserien: Diese drei **charakterfesten Bodybuilder** ziehen die Blicke auf sich

**FORD MUSTANG FASTBACK GT**
230 PS, V8-MOTOR, WASSERKÜHLUNG; HINTERRADANTRIEB; 0-100 KM/H IN 8,2 S; 205 KM/H SPITZE, 2607 USD (1966)

# MUSKEL

**TEXT** Jürgen Gassebner **FOTOS** Scoutsource.de Communication ]

**DODGE CHARGER R/T**
375 PS, V8-MOTOR, WASSERKÜHLUNG;
HINTERRADANTRIEB; 0-100 KM/H IN 6,3 S;
215 KM/H SPITZE, 3480 USD (1968)

**PLYMOUTH BARRACUDA**
150 PS, V8-MOTOR, WASSERKÜHLUNG;
HINTERRADANTRIEB; 0-100 KM/H IN 13,4 S;
179 KM/H SPITZE, 3252 USD (1974)

# MÄNNER

Wenn tief im Schwäbischen urgewaltige V8-Motoren wahlweise mit sonorem Blubbern oder markerschütternden Detonationen die friedliche ländliche Idylle durchbrechen, dann kann es sehr gut sein, dass wir uns im Remstal, genauer gesagt in der näheren Umgebung der US-Car-Schmiede Oldschool Custom Works in Weinstadt befinden. Dort kümmern sich Sönke Priebe und Christian Rühle mit ihrem Team ebenso leidenschaftlich wie kompetent um alles, was in US-Car-Kreisen Rang und Namen hat.

Ganz im Trend der US-affinen Oldtimer-Fraktion befinden sich derzeit die Pony und Muscle Cars vom Schlage eines Ford Mustang Fastback, eines Plymouth Barracuda oder eines Dodge Charger R/T. Innerhalb unseres Vergleichsfeldes eint sie der klassische US-amerikanische V8-Motor als Antrieb, während sich in Sachen Konzeption und Abmessungen hingegen verschiedene Welten auftun.

Begründete der Mustang 1964 die neue Klasse der kompakten, leichten und kräftig motorisierten Pony Cars, zu der auch der Plymouth Barracuda zählt, tritt der Dodge Charger R/T hingegen eine gepflegte Schuhnummer größer, böser und mächtiger auf, auch was den Hubraum betrifft. Doch der Reihe nach. Als General Motors im Sommer 1964 mit dem Pontiac GTO ein astreines Muscle Car präsentierte, hatte die Konkurrenz im Hause Chrysler zwar die Marke Dodge, dem GTO aber außer einer vergleichbaren sportlichen Coupé-Studie nichts entgegenzusetzen. Auch die „Charger 273" genannte Version, die 1965 in wenigen Exemplaren auf Basis des Dodge Dart entstand, vermochte dem GTO nicht Paroli zu bieten. Er war der Liebling der Fans, begeisterte mit Leistung und Fahrdynamik und lud am Samstagabend zu Beschleunigungsorgien ein.

Erst 1966 machte man bei Dodge Nägel mit Köpfen und stellte den Charger auf die Räder. Die Plattform und auch einige Teile der Karosserie entsprachen dem Dodge Coronet, der als Basis diente. Der Charger wurde auch im US-Rennsport eingesetzt und machte sich in den NASCAR-Serien mit dem Gewinn der Manufacturer's Championship und der Grand National Championship vom Start weg einen Namen.

**AUS DIESER PERSPEKTIVE** bekommen die meisten Verkehrsteilnehmer den Charger R/T zu sehen

Der Zusatz R/T steht für Road/Track und verdeutlicht die Sportambitionen des Charger

Die Doppelscheinwerfer verstecken sich hinter pneumatisch aktivierten Klappen

Der 440er-Motor baut aus 7,2 Litern ein wahres Drehmomentgebirge auf

## KULTIGER FILMAUFTRITT UND BIG-BLOCK-POWER

Doch die Verkaufserfolge draußen bei den Händlern blieben eher bescheiden. Ein Facelift im Jahre 1967 half da nur wenig, auch wenn von 1967 an der R/T (für „Road/Track", also für Straße/Rennstrecke) im Händlerprospekt stand. Erst mit einem komplett neuen Charger wendete sich 1968 das Blatt. Bis zum nächsten Modellwechsel 1971 sollte diese Phase die erfolgreichste des Dodge Charger werden. Zwar wurde er im Rennsport mittlerweile vom Ford Torino und vom Mercury Cyclone düpiert, dafür erhielt der Charger im Film „Bullitt" von Regisseur Peter Yates bei der berühmten Verfolgungsjagd durch San Francisco eine Weltbühne, auf der er für sich werben durfte – auch wenn er schließlich spektakulär in eine Tankstelle raste und explodierte.

Am heutigen Tag ist die Bühne freilich das Remstal. Der Charger R/T Modelljahr 1968 schöpft aus einem 440 Kubikzoll großen Big- >

Schlicht und sportlich gibt sich der Charger R/T mit seinen vielen Rundinstrumenten. Die Dreigang-Automatik wird über einen Lenkradhebel geschaltet

## DATEN & FAKTEN GTÜ

**ANTRIEB** V8-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine untenliegende Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: Vergaser; Bohrung x Hub: 110 x 95 mm; Hubraum: 7206 cm³; Verdichtung: 10,25; Leistung: 276 kW/375 PS bei 4600/min; maximales Drehmoment: 649 Nm bei 3200/min; Dreigang-Automatik; Lenkradschaltung; Hinterradantrieb

**AUFBAU + FAHRWERK** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Querlenker, Drehstabfedern; hinten: Starrachse, Blattfedern; v./h. Stoßdämpfer; Servolenkung; Bremsen: v./h. Trommeln (wahlweise Scheiben)/Trommeln; Reifen: 215/70 R 15

**ECKDATEN** L/B/H: 5280/1955/1410 mm; Radstand: 2971 mm; Leergewicht: 1650 kg; Bauzeit: 1968 bis 1971; Stückzahl: 17.665; Preis (1968): 3480 US-Dollar

**FAHRLEISTUNGEN** Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 6,3 s; Höchstgeschwindigkeit: 215 km/h; Verbrauch: ca. 25 l/100 km km

[1] Werksangaben

## KAUFBERATUNG DODGE CHARGER R/T Bj.: 1968-1971

**Einen guten Dodge Charger R/T zu bekommen, ist nicht das Problem – solange man bereit ist, eine Summe zwischen 50.000 und 100.000 Euro für die Version mit dem 440er-Motor hinzublättern. Für die noch begehrtere und wesentlich seltenere Variante mit dem Hemi-V8 werden mittlerweile sogar Preise von mehreren 100.000 Dollar verlangt und auch bezahlt. Doch bereits mit dem 440er-Motor ist der Dodge Charger R/T ein wahres Muscle Car.**

### MARKTLAGE

Classic Data

| Zustand 2 | Zustand 3 | Zustand 4 |
|---|---|---|
| 51.200 € | 37.500 € | 24.200 € |

**Wertentwicklung** leicht steigend ▲

**KAROSSERIE** Gelegenheit macht bekanntlich nicht nur Diebe, sondern ruft gerade bei begehrten Autos wie dem Charger R/T auch findige bis arglistige Zeitgenossen auf den Plan, die ein Auto mal eben „restaurieren", um es entsprechend teuer und damit gewinnbringend verkaufen zu können. Da das Thema Rost alleine schon baujahresbedingt allgegenwärtig ist, sollte – insbesondere bei aus USA importierten Fahrzeugen – genau geprüft werden, ob nicht hier und dort nur noch der **Spachtel** die Fuhre zusammenhält, denn nachfolgende Reparaturen werden immer teuer! Gerne arbeitet der Amerikaner mit so genannten Verkaufslackierungen.

**TECHNIK** Mit 375 PS aus 7,2 Litern Hubraum muss man sich um die Motormechanik keine allzu großen Sorgen machen. Wie gemeinhin üblich, gilt das Augenmerk deshalb möglicherweise ausgeschlagenen Fahrwerkskomponenten sowie **Ölverlust** an Motor und Getriebe. Auch wichtig: Passen Fahrgestell und Technik zusammen?

**ERSATZTEILE** Bei den Ersatzteilen sind gerade hierzulande die einschlägigen Spezialisten für US-Cars gefragt. Gängige Verschleißteile für Motor und Fahrwerk sind ebenso erhältlich wie auch bereits **Nachfertigungen** nicht mehr lieferbarer Originalteile.

## SCHWACHPUNKTE

1 Rost an den neuralgischen Karosseriepartien wie Schwellern, Unterboden, Kofferraum, Radläufe
2 Ölverlust an Motor, Getriebe und Differential
3 Ausgeschlagene Fahrwerkselemente ringsum

## ADRESSEN

**D.U.S. Dachverband der US-Fahrzeugclubs Deutschland e.V.**
Riedstraße 7
60388 Frankfurt
Tel.: 0151/16248261
Mail: praesident@dus-dachverband.de
**dus-dachverband.de**

**Oldschool Custom Works**
Grunbacher Strasse 65B
71384 WeinstadtClub etc
Tel.: 07151/9842266
Mail: info@oldschoolcustoms.de
**oldschoolcustoms.de**

Holzimitat, Chromzierrat und gelochte Lenkradspeichen ergeben im Mustang einen feinen Mix aus Sportlichkeit und Luxus

## KAUFBERATUNG FORD MUSTANG FASTBACK GT Bj.: 1965-66

**Die erste Serie des legendären Ford Mustang wurde von 1964 bis 1966 gebaut. Zunächst entstand das beliebte und erfolgreiche Pony Car als Coupé sowie als Cabriolet, und im Modelljahr 1965 kam mit der Fastback-Variante ein sehr dynamisch gestaltetes Fließheck-Coupé dazu. Der Fastback wird innerhalb der ersten Serie am höchsten gehandelt, was an der für Mustang-Verhältnisse vergleichsweise geringen Produktionszahl liegt.**

### MARKTLAGE

| Zustand 2 | Zustand 3 | Zustand 4 |
|---|---|---|
| 46.000 € | 31.000 € | 21.000 € |

**Wertentwicklung** leicht steigend ▲

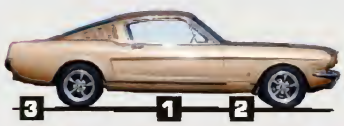
**KAROSSERIE** Vorsicht vor aus den USA importierten „Spachtelbombern". Unter dem Blech kann hier mitunter böse der Rost blühen, genauso wie auch an Türböden, Türkanten, Stehwänden sowie im **Windlauf** des Luftkastens. Zu kontrollieren sind auch der Unterboden sowie die Seitentaschen im Kofferraum, wo die braune Pest ebenfalls gerne ihr Unwesen treibt und bleibende Schäden anrichtet. Ebenso sind die Rahmenlängsträger vorne sowie hinten im Bereich der Aufnahmen für die Blattfedern genauer zu inspizieren.

**TECHNIK** Die Kontrolle auf Ölundichtigkeiten an Motor und Getriebe gehört zum Standardcheck, ebenso wie beim Differential sowie bei der Servolenkung, die zudem kein zu hohes Spiel aufweisen darf. Beim Hin- und Herrollen auf mögliche Klackergeräusche vom **Kreuzgelenk** der Kardanwelle achten. Zudem sind die Bremsen zu kontrollieren sowie die Radaufhängungen vorne auf ausgeschlagene Buchsen und Gelenke zu prüfen.

**ERSATZTEILE** Die Ersatzteilsituation für die frühen Mustangs ist prinzipiell gut, insbesondere existiert ein reichhaltiger Fundus an hochwertigen **Optimierungsteilen**. Der umfasst sowohl die Fahrwerks- wie auch die Motorentechnik.

### SCHWACHPUNKTE

**1** Auf mögliche Klackergeräusche des Kreuzgelenks der Kardanwelle achten
**2** Ölverlust an Motor, Getriebe und Differential
**3** Rost am Unterboden, an den Türen, im Kofferraum sowie an den Rahmenträgern




### ADRESSEN

**First Mustang Club of Germany 1964-73 e.V.**
Kaute 6
57072 Siegen
Tel.: 0271/51 03
Mail: info@mustang-club-germany.de
**mustang-club-germany.de**

**Oldschool Custom Works**
Grunbacher Strasse 65B
71384 Weinstadt
Tel.: 07151/9842266
Mail: info@oldschoolcustoms.de
**oldschoolcustoms.de**

### DATEN & FAKTEN GTÜ

**ANTRIEB** V8-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine untenliegende Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: Vergaser; Bohrung x Hub: 101,6 x 72,9 mm; Hubraum: 4736 cm³; Verdichtung: 9,3; Leistung: 169 kW/230 PS bei 4800/min; maximales Drehmoment: 413 Nm bei 3200/min; Dreigang-Automatik; Mittelschaltung; Hinterradantrieb
**AUFBAU + FAHRWERK** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie auf Rahmen mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Doppelquerlenker, Schraubenfedern; hinten: Starrachse, Blattfedern; v./h. Stoßdämpfer; Servolenkung; Bremsen: v./h. Trommeln (wahlweisen. Scheiben)/ Trommeln; Reifen: 205/60 R 15
**ECKDATEN** L/B/H: 4610/1730/1300 mm; Radstand: 2743 mm; Leergewicht: 1330 kg; Bauzeit: 1965 bis 1966; Stückzahl: 35.698; Preis (1966): 2607 US-Dollar
**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 8,2 s; Höchstgeschwindigkeit: 205 km/h; Verbrauch: ca. 15 l/100 km

[1] Werksangaben

block-V8 mit umgerechnet 7206 Kubikzentimetern Hubraum satte 375 PS Leistung bei lächerlich geringen 4600 Umdrehungen pro Minute. Geradezu gewaltig ist das Drehmoment, das bei 3200 Touren seinen Spitzenwert von 649 Newtonmeter erreicht und über eine Dreigang-Wandlerautomatik zur hinteren Starrachse und auf die Hinterräder übertragen wird.

Freie Bahn vorausgesetzt, rennt der Charger R/T damit beeindruckende 215 Stundenkilometer schnell, was sich dann allerdings in einer leicht erhöhten Frequenz notwendiger Tankstopps niederschlagen dürfte. Das angestammte Metier des mit 1650 Kilogramm Leergewicht nicht eben leicht geratenen Charger R/T ist ohnehin die Beschleunigung. Ein simpler Durchtritt des kleinen schwarzen Pedals rechts unten im Fußraum genügt, und der Charger R/T schießt Mann und Maus in höchst achtbaren 6,3 Sekunden in den 100-km/h-Orbit. Apollo 8 benötigte seinerzeit deutlich länger bis zum Erreichen der Erdumlaufbahn.

Standardmäßig war der Dodge rundum mit Trommelbremsen ausgestattet. Unser Charger zeigt sich dank der optionalen Scheibenbremsen vorn etwas neuzeitlicher. Die flinke Hatz durch enges Kurvengeschlängel ist sein Ding trotz der mit Drehstabfedern und Querlenkern aufgebauten und gut funktionierenden Vorderachse trotzdem nicht. Er liebt eher langgezogene und durchaus schnelle Kurven. Und er liebt die Tankstelle, was angesichts der gegenwärtigen Sprit-Preis-Deflation aber zu verschmerzen ist.

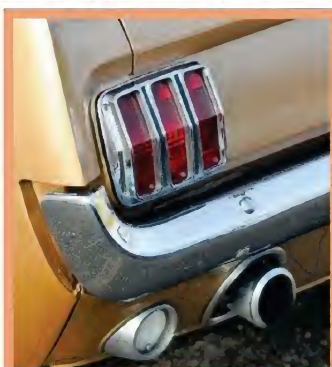
## MUSTANG: SCHWÄCHER, ABER AUCH LEICHTER

Fürs kurvige Geläuf eignet sich der Ford Mustang Fastback GT der ersten Serie und ersten Version aus dem Jahre 1966 schon deutlich besser. Sein 289 Kubikzoll (umgerechnet 4736 Kubikzentimeter) großer V8 leistet mit 230 PS bei 4800 Umdrehungen pro Minute zwar 145 Pferdestärken weniger als der mächtige V8 des Charger R/T, doch trifft er auf lediglich 1330 Kilogramm Leergewicht. Vergleicht man die Leistungsgewichte, so wird schnell klar, wie gut der Ford Mustang bei der Musik ist: Er bringt es auf 5,78 Kilogramm pro PS, während jede Pferdestärke beim Dodge Charger R/T dank der motorischen Urgewalt lediglich 4,4 Kilogramm zu beschleunigen und zu verzögern hat. Mit 205 km/h Höchstgeschwindigkeit und 8,2 Sekunden für den Sprint von null auf 100 Stundenkilometer muss sich der Mustang Fastback GT aber keineswegs verstecken. Dank seines geringeren Gewichts und des mit 2743 Millimetern fast 23 Zentimeter kürzeren Radstands sowie der sehr viel geringeren Massenträgheit zirkelt er im Vergleich zum Dodge Charger R/T fast schon wie ein Wiesel um die Ecken.

Vergleichsweise leichtfüßig nimmt der Mustang Serpentinenstrecken unter seine Pneus, die auf 15-Zoll-Zubehörrädern von Torq Thrust aufgezogen sind. Einmal mehr besticht er als US-Car der 1960er-Jahre auch durch seine sehr moderne Vorderachskonstruktion, die dank Doppelquerlenkern und Schraubenfedern erstaunlich gut funktioniert und in Kurven mit Bodenwellen einen durchaus sauberen Strich ermöglicht.

Das charakteristische Konterfei mit dem Pferd lässt jedes Kind den Mustang erkennen

Der 289er-V8 mit 4,7 Liter steht mit 230 PS gut im Futter


Der Fastback GT ist an seinem zweiflutigen Auspuff zu erkennen

Das Mustang-Interieur bietet vorne ausreichend Platz, während der Fond nichts für großgewachsene Zeitgenossen ist

Mit Scheibenbremsen vorne und Trommelbremsen hinten ermöglicht er zudem einigermaßen solide Verzögerungswerte. Als Fastback GT kennzeichnet den Mustang eine zweiflutige Abgasanlage, die einen kernigen Ton in die Weiten des Remstals entlässt. Hinzu gesellt sich mit 413 Newtonmeter bei 3200 Touren ein souveränes Drehmomentangebot, das ebenfalls eine Dreigang-Automatik an die Hinterachse liefern darf.

Deutlich bescheidener nimmt sich in fahrdynamischer Hinsicht der Plymouth Barracuda aus dem Jahr 1974 aus. Das liegt jedoch nicht etwa an seiner Konzeption, sondern am Baujahr. 1974 zogen in den USA längst drastische Abgasrestriktionen am Horizont auf. Aus seinem Smallblock mit 318 Kubikzoll oder 5211 Kubikzentimetern Hubraum holt der einst starke Barracuda geradeMal bescheidene 150 PS bei 4400 Touren. Mit 352 Newtonmeter bei 2000 Umdrehungen pro Minute fällt das Drehmoment zudem ebenfalls niedrig aus. Wer 1974 mehr Power im Barracuda wollte, für den war selbst mit dem 360-Kubikzoll-Motor bei 245 PS das Ende der Fahnenstange erreicht. Mehr gab es nicht.

Grund für die mageren Motordaten waren einerseits die seit 1968 ständig verschärften Abgasvorschriften in den USA – und 1973 würgte zudem auch noch ein Benzinspargesetz die Leistung ab. Neben einem Tempolimit auf 55 Meilen pro Stunde sah dies eine stufenweise Verbrauchssenkung vor, und plötzlich sahen sich die US-Automobilhersteller mit der Notwendigkeit konfrontiert, ihre existierende Modellpalette drastisch sparsamer zu gestalten. Die Folge waren ab Anfang der 70er stark reduzierte Leistungs- und Drehmomentwerte sowie von 1975 an ein stark verändertes Fahrzeugangebot auf dem US-Markt. Unser Plymouth Barracuda ist so ein Kind jener Tage. Dabei begann seine Karriere einst ganz anders – mit richtig Power und Zug an der Hinterachse.

Die Front des Barracuda hat mit viel Phantasie betrachtet etwas von einem Raubfisch

Die runden Rückleuchten berichten vom leider viel zu frühen Ende der Plymouth Barracuda-Modelle

Der konzeptionell sportlich ausgelegte Barracuda bietet bereits Sitze mit integrierten Kopfstützen

Der 5,2-Liter-V8 leistet aufgrund gesetzgeberischer Zwänge lediglich magere 150 PS

## PANDA STATT BARRACUDA? HEUTE UNDENKBAR

Als Pendant zum Ford Mustang zählte der Plymouth Barracuda zu den so genannten Pony Cars. Auch wenn der Mustang heute für sich in Anspruch nehmen darf, diese Klasse begründet zu haben, so wurde der Barracuda 1964 doch zwei Wochen vor dem Mustang vorgestellt. Konstrukteur John Samsen konnte damals gerade noch verhindern, dass die Chrysler-Geschäftsleitung dem neuen Wagen den Namen „Panda“ verlieh und setzte sich mit seinem eigenen, weitaus sportlicher und dynamischer klingenden Vorschlag „Barracuda“ durch.

Als Basis für die erste, von 1964 bis 1966 gebaute Barracuda-Version diente der Plymouth Valiant, von dem beispielsweise Motorhaube, Windschutzscheibe, vordere Dreieckfenster und einiges mehr entlehnt wurden. Das senkte die Produktionskosten und natürlich auch die Entwicklungszeit für den neuen Wagen, denn schließlich wusste man bei Chrysler seit Jahren sehr wohl, dass Ford am Mustang arbeitete.

1967 folgte schließlich die zweite, bis 1969 gebaute Version des Barracuda, die zwar weiterhin Komponenten mit dem Valiant und damit mit der ersten Barracuda-Version teilte, aber doch grund- >

Das Cockpit des Barracuda ist sachlich in Schwarz gehalten und unterstreicht damit den sportlichen Anspruch

## DATEN & FAKTEN GTÜ

**ANTRIEB** V8-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine untenliegende Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: Vergaser; Bohrung x Hub: 99,3 x 84 mm; Hubraum: 5211 cm³; Verdichtung: 9,5; Leistung: 110 kW/150 PS bei 4400/min; maximales Drehmoment: 352 Nm bei 2000/min; Dreigang-Automatik; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

**AUFBAU + FAHRWERK** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Querlenker, Drehstabfedern; hinten: Starrachse, Blattfedern; v./h. Stoßdämpfer; Servolenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: 235/55 R 17

**ECKDATEN** L/B/H: 4740/1900/1300 mm; Radstand: 2740 mm; Leergewicht: 1435 kg; Bauzeit: 1970 bis 1974; Stückzahl: 48.551; Preis (1974): 3252 US-Dollar

**FAHRLEISTUNGEN** Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 13,4 s; Höchstgeschwindigkeit: 179 km/h; Verbrauch: ca. 14 l/100 km

[1] Werksangaben

## KAUFBERATUNG PLYMOUTH BARRACUDA Bj.: 1970-1974

**Verglichen mit dem Ford Mustang hatte der Plymouth Barracuda auf der Beliebtheitsskala der Kundschaft über weite Strecken das klare Nachsehen. Deutlich geringere Produktions- und Absatzzahlen machen das toll gestylte Pony Car deshalb heute zu einem gesuchten Oldtimer. Da sich die wirkliche Fan-Gemeinde des Plymouth Barracuda zudem erst relativ spät entwickelte, ist das Fahrzeugangebot deutlich geringer als beim Mustang.**

### MARKTLAGE T

Classic Data

| Zustand 2 | Zustand 3 | Zustand 4 |
|---|---|---|
| 35.700 € | 22.500 € | 14.200 € |

**Wertentwicklung** leicht steigend ▲

**KAROSSERIE** Auch bei einem US-Car der 1970er-Jahre ist der Rost ein oft gesehener Begleiter. Beim Barracuda betreffen die neuralgischen Stellen insbesondere die **A-Säulen** mit Türscharnieren, den Bereich des Heckfensters, den Kofferraumboden sowie die Radläufe und Türunterkanten.

**TECHNIK** Beim Barracuda sollte unbedingt auf größtmögliche Originalität geachtet werden, also zum Chassis passende **„Matching Numbers"** von Motor und Getriebe. Der V8 selbst ist ein robuster Geselle, und so beschränken sich die Kontrollen vor dem Kauf auf mögliche Ölverluste am Antriebsstrang, eine unsaubere Gasannahme wegen eventuell ausgeschlagener Drosselklappen sowie ausgeleierte Fahrwerkskomponenten.

**ERSATZTEILE** Aufgrund der Verwandtschaftsgrade zu anderen Modellen von Chrysler, Dodge und Plymouth ist gerade die Ersatzteilversorgung im Bereich der Antriebstechnik über die einschlägigen Spezialisten der Szene weitestgehend unproblematisch. Unter dem Schlagwort „Mopar" (www.mopar.com sowie www.moparshop.de) werden die Ersatzteile von Chrysler vertrieben und umfassen neben Antriebs- und Fahrwerkskomponenten auch andere Bereiche wie Reparaturbleche oder Interieur-Ausstattungen.

## SCHWACHPUNKTE

1 Ölverlust an Motor, Getriebe und Differential, ausgeleierte Vergaser-Drosselklappen

2 Ausgeschlagene Fahrwerkskomponenten

3 Korrosion im Bereich von A-Säulen, Heckfenster, Kofferraum, Türen

## ADRESSEN

**A C C Reutlingen e.V.**
Robert-Bosch-Straße 1
72827 Wannweil
Tel.: 0171/4212814
Mail: vorstand@acc-reutlingen.de
**www.acc-reutlingen.de**

**Oldschool Custom Works**
Grunbacher Strasse 65B
71384 Weinstadt
Tel.: 07151/9842266
Mail: info@oldschoolcustoms.de
**oldschoolcustoms.de**

legend überarbeitet war. 1969 leistete die Topmotorisierung mit dem 6,3-Liter-V8 330 PS, und man führte ein neues Ausstattungspaket mit dem Namen 'Cuda ein, das auf dem Formula-S-Paket basierte, mit einem 5,6- oder 6,3-Liter-V8 verfügbar war und sozusagen das Hochleistungsmodell darstellte.

Ein Jahr später, 1970, folgte schließlich die dritte Serie des Barracuda, bei der sämtliche bisherigen Gemeinsamkeiten mit dem Valiant über Bord geworfen wurden und eine komplett neue Plattform – das E-Chassis – eingesetzt wurde. Das neue E-Chassis bot unter anderem einen größeren Motorraum, der nun den Einbau des 7,0-Liter-Hemi-V8 von Chrysler ermöglichte. Außerdem gab Plymouth im Rennsport kräftig Gas mit dem neuen Modell, und Swede Savage und Dan Gurney schafften in der Trans-Am-Serie 1970 immerhin drei Polepositions, wenngleich keinen Rennsieg.

## DIE PREISE FÜR DEN HEMI SIND EXPLODIERT

Mit dem erwähnten 426/7,0-Hemi-V8 sowie dem 440-7,2-Liter-V8 mit Sechsfach-Vergaser wurde der Barracuda schließlich zur Legende, die sich darin widerspiegelt, dass ein solcher Barracuda heute zu den teuersten US-Cars überhaupt zählt. So wurden beispielsweise die sechs von ursprünglich nur zwölf gefertigten Cabriolet-Versionen aus dem Jahr 1971 in den vergangenen Jahren jeweils für rund zwei oder mehr Millionen US-Dollar verkauft, und ein geschlossener Barracuda der dritten Serie mit besagtem Hemi-Motor bringt es derzeit auf mehrere hunderttausend US-Dollar – hier sind die Preise geradezu explodiert.

Doch das Interesse der Kundschaft war seit 1970 stetig gesunken, und auch eine weitere leichte Modellüberarbeitung 1972 half da kaum weiter. Ein neuer Kühlergrill sowie runde Rückleuchten sollten dem Barracuda nochmals etwas Pep verleihen, doch wegen des nachlassenden Verkaufs und auch den Abgas- und Verbrauchsrestriktionen stellte man die Produktion des Plymouth am 1. April 1974 und damit genau zehn Jahre nach dem ersten Auftritt ein.

Tatsächlich ist aber selbst unser etwas schwachbrüstiger Barracuda von 1974 ein ganz verlockender Partner, wenn es darum geht, das US-Car-Feeling jener Tage zu genießen. Man spürt, dass der V8-Motor gerne mehr geben würde, wenn er nur dürfte, doch einmal mehr gefällt das Fahrwerk mit Einzelquerlenkern und Drehstabfederung vorne in Verbindung mit der traditionellen Starrachse hinten. Mit Scheibenbremsen vorne und Trommelbremsen hinten bewehrt, spielt der Barracuda zudem auch verzögerungstechnisch auf Ballhöhe. Mit 2740 Millimetern weist er nahezu den gleichen Radstand wie der Mustang auf, bringt mit 1435 Kilogramm aber gut zwei Zentner mehr auf die Waage.

In Verbindung mit deutlich weniger Leistung muss sich dieser späte Barracuda deshalb dem Mustang und erst recht dem Charger geschlagen geben. Man wünscht sich in diesem Auto deshalb nichts sehnlicher als 330 PS. Mindestens: Es dürfen auch um die 400 sein! ■

Von hinten betrachtet machen alle drei US-Bodybuilder eine gute Figur. Das Barracuda-Heck besticht mit seiner fantastisch klaren Linienführung

## PUNKTEWERTUNG

Mit seinem brachialen Bigblock und souveränen Fahrleistungen entscheidet der Dodge Charger R/T den Vergleich für sich. Auf Platz zwei folgt der Mustang, der gute Performance bei geringem Gewicht bietet. Leicht abgeschlagen landet der Barracuda auf Rang drei.

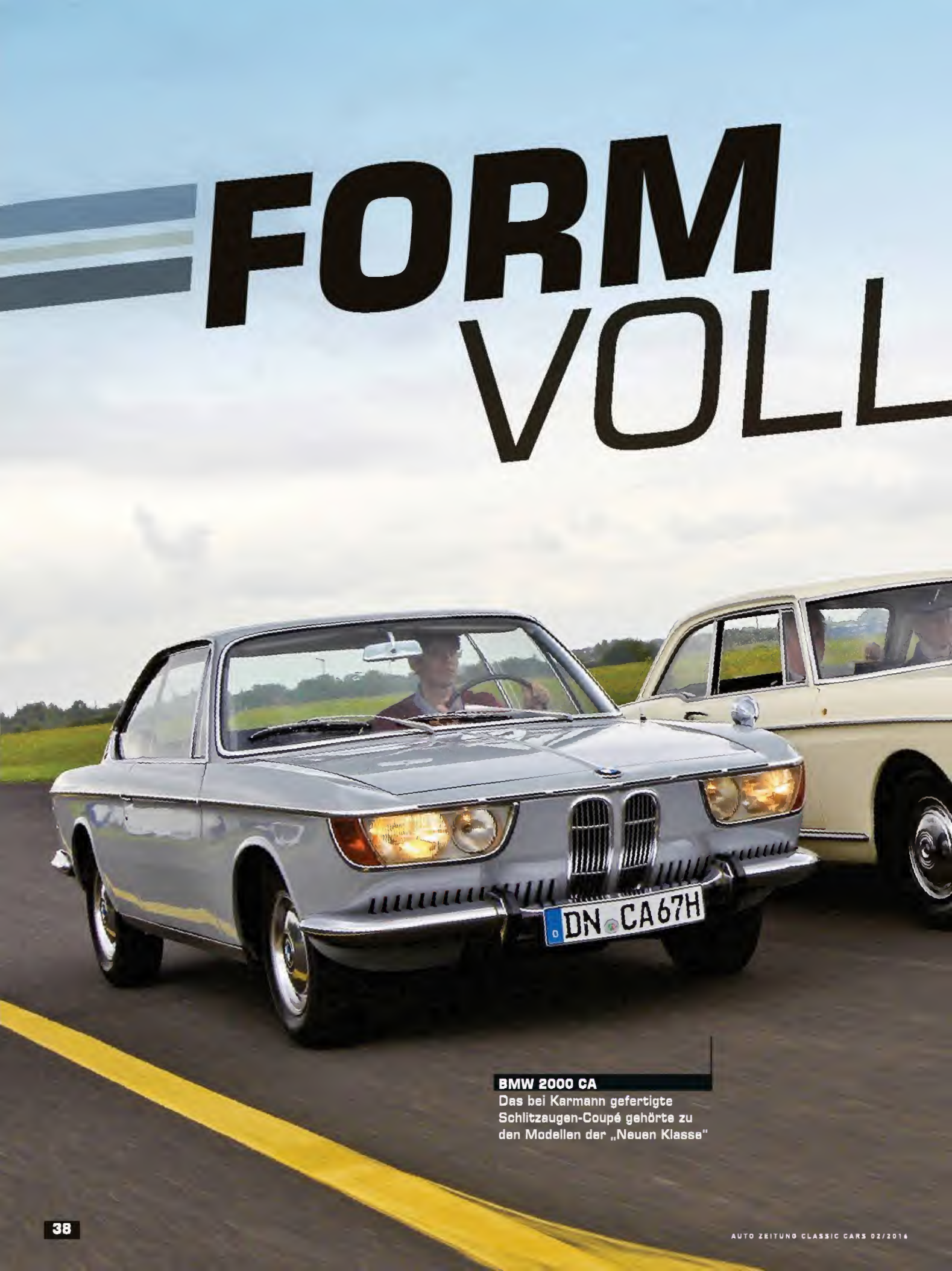
| | Charger R/T | Mustang GT | Barracuda |
|---|---|---|---|
| Platzangebot | 5 | 3 | 3 |
| Bedienung | 3 | 3 | 3 |
| Fahrleistungen | 5 | 4 | 2 |
| Fahrverhalten | 3 | 3 | 3 |
| Fahrkomfort | 4 | 3 | 3 |
| Verbrauch | 2 | 4 | 4 |
| Wartungsaufwand | 4 | 4 | 4 |
| Techn. Niveau | 4 | 4 | 4 |
| Wertentwicklung | 3 | 3 | 3 |
| Spaßfaktor | 5 | 4 | 3 |
| ERGEBNIS | 38 | 35 | 32 |

## FAZIT

VON JÜRGEN GASSEBNER

Sehen wir vom Punkteergebnis mal ab, dann hieße mein Favorit Plymouth Barracuda, bietet er doch das stimmigste Gesamtkonzept. Im letzten Jahrgang 1974 fehlte es seinem 5,2-Liter-V8 mit nur noch 150 PS allerdings einfach an ausreichend Leistung. So wäre es für die Landstraße dann doch der verhältnismäßig leichte und agile Ford Mustang. Mit seinem überragenden Flair und der Bigblock-Power aus seinem 440er-Motor mit gut 7,2 Litern Hubraum nimmt der Dodge Charger R/T mich ganz für sich ein. An den Spritkonsum wollen wir dabei nicht denken, aber der urgewaltige Drehmomentschub, generiert von einem V8-Motor mit 110 Millimetern Bohrung bei respektablen 95 Millimetern Hub, ist einfach einmalig. Am Ende des Tages entscheidet über die Wahl zwischen dem Muskelprotz Dodge Charger R/T und den beiden Pony Cars von Ford und Plymouth jedoch ganz der persönliche Geschmack. Und der ist ja zum Glück höchst individuell.

# FORM VOLL




**BMW 2000 CA**
Das bei Karmann gefertigte Schlitzaugen-Coupé gehörte zu den Modellen der „Neuen Klasse"

# ENDET

**BMW 2000 CA, Lancia Flavia und Peugeot 404 zeigen, wie unterschiedlich die Interpretation eines eleganten Coupés im Europa der 60er gewesen ist**

**LANCIA FLAVIA COUPÉ**
Der Flavia war der erste frontgetriebene Lancia. 2012 wurde der Name wiederbelebt

**PEUGEOT 404 COUPÉ**
Neben der Coupé-Variante gab es den 404 in vier weiteren Karosserieversionen

Coupés strahlen immer etwas Besonderes aus. Sie sind sportlich und elegant. Wer ein Coupé erwirbt, hofft dabei immer auch, dass das Jugendliche und Frische dieses Autotyps ein wenig auf den Käufer selbst abfärbt. Das Wort Coupé stammt aus dem Französischen und bedeutet so viel wie geschnitten respektive abgeschnitten. Die Bezeichnung ist deutlich älter als das Kraftfahrzeug. Bereits im Kutschenbau fand sie bei vierrädrigen Aufbauten mit zwei Sitzplätzen innerhalb und dem Fahrerplatz außerhalb der Kabine erstmals Verwendung. Auch bei den Automobilen wurden mit dem Begriff Coupé anfangs Fahrzeuge beschrieben, die im Gegensatz zu einer Limousine nicht vollständig geschlossen waren.

Als erstes in Großserie hergestellte Fahrzeug mit mehreren Karosserievarianten wurde auch das T-Modell von Ford bereits als Coupé angeboten. In den 1950er-Jahren konzentrierte sich der Begriff auf besonders sportliche oder exklusive Limousinen mit zwei Türen, aber auch auf Sportwagen. Coupés hatten zu dieser Zeit meistens nur zwei Sitzplätze. Schon früh startete Lancia mit der Aurelia GT in Anlehnung an die neue Wertungsklasse im Rennsport den Urtyp eines beeindruckenden viersitzigen Gran Turismo. Stilistisch und technisch waren die Lancisti in Turin der Konkurrenz von Mercedes bis Jaguar damals haushoch überlegen. In den 1960er-Jahren wurde der Begriff Coupé dann zunehmend für sportliche, zweitürige Limousinen mit flach abfallendem Schrägheck gebraucht. Doch nicht jeder Zweitürer machte an:

Damals gab es auch eine Vielzahl an langweiligen, unästhetischen und technisch rückständigen Modellen – zum Teil von Marken, denen das heute nicht mehr zuzutrauen wäre.

Die nachhaltig beeindruckenden Ausnahmen dieser Ära sind hier zu sehen. Coupé-typisch basieren sie auf kreuzbraven Limousinen, die günstiger zu haben waren und mehr Alltagstauglichkeit boten. Auch den BMW 2000, den Lancia Flavia und den Peugeot 404 fuhr man vorrangig als Limousine. Den Anfang machten 1960 Lancia und Peugeot mit dem Debüt des Flavia und des 404. Zwei Jahre später folgten die schnittigen Coupés aus italienischer Feder. BMW ging damals einen anderen Weg. Das eigenständig designte 2000 Coupé feiert sechs Monate vor der Limousine Premiere. Damit wagen sich deutsche, italienische und französische Großserienhersteller auf bis dahin unbekanntes Terrain. Doch BMW, Lancia und Peugeot sahen ihre Chance, mit schnittigen Vierzylinder-Coupés einen exklusiven, neuen Kundenkreis zu gewinnen. BMW etwa wollte nach der abgewendeten Krise und dem Beinahe-Verkauf an Mercedes 1961 mit der „Neuen Klasse" die Lücke zwischen dem kleinen BMW 700 und dem Barockengel schließen.

Zu jener Zeit entstanden die ersten Entwürfe für ein Coupé innerhalb der ersten Mittelklasse-Reihe der Münchener. Die umlaufende Zierleiste, das Erkennungsmerkmal der gesamten Baureihe, trägt natürlich auch das Coupé. Die von Giovanni Michelotti und dem Stuttgarter Karossier Baur eingereichten Vorschläge lehnte BMW-Chefdesigner Wilhelm Hofmeister ab. So wurde das Design schließlich im hauseigenen Studio skizziert. Das Coupé brach dabei mit den üblichen Konventionen: Der bayerische Beau basierte nicht auf einer zurechtgestutzten Limousine, sondern war eine eigenständige Entwicklung.

## 2000 CA: DER ERSTE BMW MIT VOLLAUTOMATIK

Schon damals polarisierte die Front mit ihren hinter Kunststoff eingefassten Scheinwerfern. Wegen der schmal zulaufenden Form früh als „Schlitzaugen-Coupé" zur Berühmtheit geworden, strahlt das über vier Metern lange BMW Coupé noch heute Eleganz und Fortschritt aus. Die gestreckte Figur wird durch die Chromleisten unterstrichen und erinnert an klassische GT italienischer Machart. Den doppelt geknickten Übergang zur C-Säule, heute bekannt als Hofmeister-Knick und auch bei modernen Automobil-Konstruktionen als Gestaltungsmerkmal en vogue, trägt natürlich auch das Coupé. Nach der Präsentation im Juni 1965 lief der als „komfortabler Reisewagen mit sportlichem Herz für große Fahrt" beworbene BMW aus Kapazitätsgründen bei Karmann in Osnabrück vom Band. >

Das BMW Coupé wurde mit einem 100 respektive 120 PS starken Reihen-Vierzylinder angeboten

### DATEN & FAKTEN GTÜ

**ANTRIEB** R4-Zyl., vorn längs; Hubraum: 1990 cm³; Leistung: 74 kW/100 PS bei 5500/min; max. Drehm.: 156 Nm bei 3000/min; Dreigang-Automatik; Hinterradantr.

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie; Radaufhängung vorn: Querlenker, Federbeine; hinten: Schräglenker, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: 175/80 R 14

**ECKDATEN** L/B/H: 4530/1675/1360 mm; Radstand: 2550 mm; Leergewicht: 1220 kg; Bauzeit: 1965 bis 1970; Stückzahl: 2837; Preis (1968): 11.800 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 14 s; Höchstgeschwindigkeit: 168 km/h; Verbrauch: 13,5 l/100 km

[1] Werksangaben

Das stilvolle und luftige Interieur des in Osnabrück gebauten 2000 C trägt zur Eleganz des bayerischen Beaus bei

## DEM **HOFMEISTER-KNICK** IN DER C-SÄULE IST BMW BIS HEUTE TREU

| MARKTLAGE | Classic Data |
|---|---|
| Zustand 2 | 19.700 € |
| Zustand 3 | 11.600 € |
| Zustand 4 | 5800 € |

Entwicklung leicht steigend ▲

Der BMW 2000 C war zwar als sportliches i-Tüpfelchen der „Neuen Klasse" geplant, fährt sich aber eher wie eine Limousine

Das BMW Coupé bietet viel Platz und ist dank komfortabler Abstimmung und hoher Sitzposition sehr bequem

Das Interieur präsentiert sich nicht nur wegen der Ferrari-typischen Uhrensammlung sehr stilsicher

Der Lancia begeistert mit kräftigem Motor, direkter Lenkung und toller Schaltung

## DAS FLAVIA COUPÉ BIETET **KLASSISCHE GT-ATMOSPHÄRE** UND HOHES

Schnell erfreute sich die „Wiedergeburt des 327“ in Deutschland und den USA auch dank des hochwertigen Innenraums großer Beliebtheit. Amerikanisches Nussbaum-Furnier, hochwertiger Velours-Teppich und Edelstahl-Applikationen sorgten für Club-Feeling. Viele Prominente aus Wirtschaft, Film und Kultur schätzten die Rückkehr von BMW in die automobile High Society. Fußballstar Pelé bewarb 1968 den 2000 C werbewirksam als „schnellen Stürmer unter den Automobilen“. Das änderte jedoch nichts dran, dass die Erwartungen in Großbritannien nicht erfüllt wurden. Nur 148 rechtsgelenkte Coupés wurden auf der Insel verkauft – wohl auch deshalb, weil britische Sportler wie der E-Type günstiger zu bekommen waren. Zudem gab es das Coupé nur mit Vierzylindern, die zwischen 100 (2000 C) und 120 PS (2000 CS) leisteten. Als Basis für die 2,0-Liter-Motoren diente der bereits im Rennsport erprobte 1,8-Liter aus der M10-Familie. Mit der optionalen ZF-Dreigang-Automatik wurde der 2000 CA zum ersten BMW mit Vollautomatik.

In dem von uns gefahrenen 1967er Modell genießen wir die komfortable Automatik. Auf der Testrunde überrascht die Sitzposition, die höher ausfällt als für ein Fahrzeug dieser Klasse zu erwarten. Der luftige Innenraum bietet auch Großgewachsenen viel Platz und eine ausgezeichnete Rundumsicht. Nach dem Start des Vierzylinders fällt dieser in einen ausgewogenen Leerlauf und präsentiert sich schon auf den ersten Metern ausgesprochen zugstark. Wenn es nicht nur geradeaus gehen soll, erfordert der BMW zwar viel Lenkarbeit, aber die Leichtgängigkeit, mit der sich das große Volant bewegen lässt, erfreut. Der 2000 CA verströmt auf jedem Meter das Flair eines Coupés von Welt.

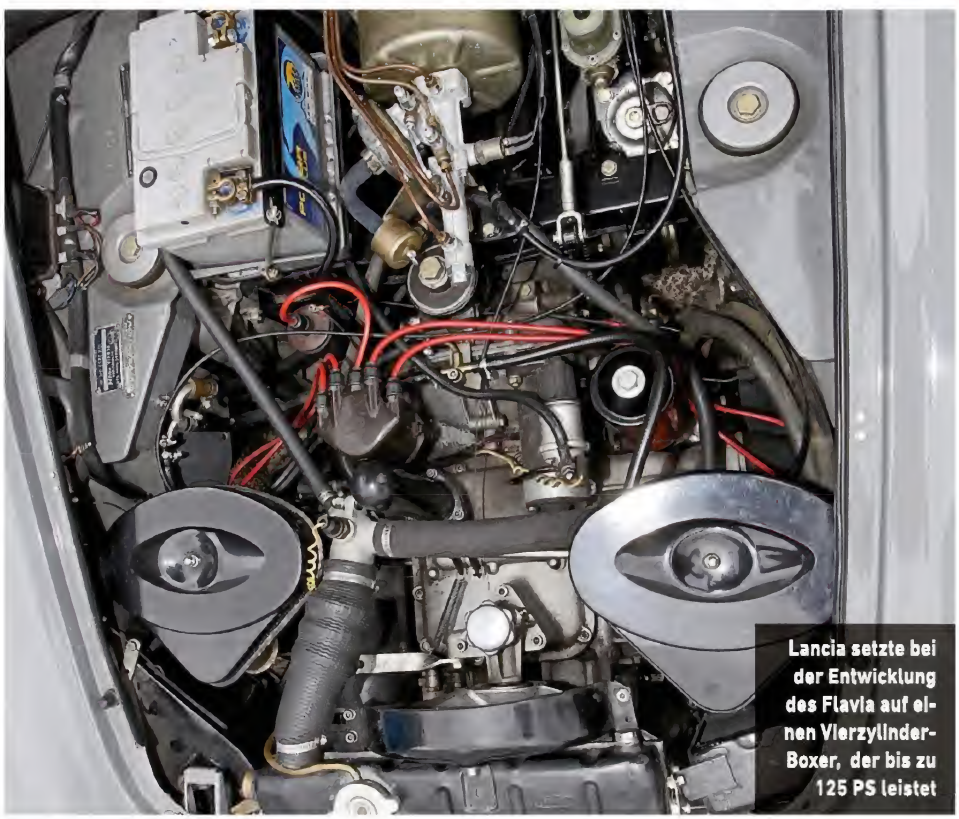
Einen exklusiveren Ansatz verfolgte Lancia mit dem Flavia – ein Coupé, das gebaut wurde, ohne auf die Konkurrenz zu schauen oder Trends der Zeit zu folgen. Die Entwicklung des anspruchsvollen Flavia, der die Lücke zwischen dem kleineren Appia und der teuren Flaminia schließen sollte, reicht bis ins Jahr 1957 zurück. Als die Flavia-Limousine Anfang 1960 in Turin vorgestellt wurde, sorgte die Präsentation für „berechtigtes Staunen und berechtigte Zweifel“, wie es in der Firmenchronik heißt. Grund dafür war weniger das kantige Design als die von Antonio Fessia konzipierte Technik. Fessia, Verfechter des Boxermotoren-Prinzips, unterstrich mit dem Flavia den Lancia-Ruf als Marke der Ingenieure. So verfügte der Flavia mit dem Leichtmetall-Boxer als erster Lancia seit 1919 über ein Triebwerk, das nicht in V-Form angeordnet war, und als erster italienischer Serienwagen über Frontantrieb und Scheibenbremsen an allen vier Rädern. Ein Paukenschlag und der Beginn einer großen Ära bei Lancia. Auf Basis der Limousine entstanden kurz darauf ein von Michelotti entworfenes Cabrio und ein von Pininfarina gestaltetes Coupé.

### MIT DEM FLAVIA GINGEN INNOVATIONEN IN SERIE

Die Geradlinigkeit und Schlichtheit der viertürigen Limousine, in Italien Berlina genannt, ist beim Coupé einer fließenderen und leichteren Linienführung gewichen, ohne die Familienzugehörigkeit zu leugnen. Für mehr optische Rasanz im Vergleich zur Limousine sorgen die ausgeformten Kotflügel vorn und die in dezenten Heckflossen auslaufenden Kotflügel hinten. Lediglich die uninspiriert wirkende horizontale Anordnung der Rückleuchten trübt das stilistisch gelungene Gesamt- >

Im Flavia sitzt man überraschend tief. Lediglich der fehlende Halt vorn und hinten trübt den sportlichen Charakter

## TECHNISCHES NIVEAU IN KOMBINATION MIT STILVOLLEM DESIGN



Lancia setzte bei der Entwicklung des Flavia auf einen Vierzylinder-Boxer, der bis zu 125 PS leistet

### DATEN & FAKTEN

**ANTRIEB** B4-Zylinder, vorn längs; Hubraum: 1800 cm³; Leistung: 74 kW/100 PS bei 5600/min; maximales Drehmoment: 163 Nm bei 3500/min; Fünfgang-Getriebe; Vorderradantrieb
**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: doppelte Dreiecklenker, Federn; hinten: Starrachse an Blattfedern, Panhardstab; v./h. Teleskopstoßd.; Bremsen: v./h. Scheiben; Reifen: 175/70 R 15
**ECKDATEN** L/B/H: 4485/1610/1350 mm; Radstand: 2480 mm; Leergewicht: 1160 kg; Bauzeit: 1962 bis 1968; Stückzahl: 15.596; Preis (1963): 17.380 Mark
**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 13,6 s; Höchstgeschwindigk.: 173 km/h; Verbrauch: 9,5 l/100 km

[1] Werksangaben

### MARKTLAGE

Classic Data

| | |
|---|---|
| **Zustand 2** | 23.300 € |
| **Zustand 3** | 14.800 € |
| **Zustand 4** | 7300 € |
| **Entwicklung** | leicht steigend ▲ |

| MARKTLAGE | Classic Data |
|---|---|
| Zustand 2 | 17.000 € |
| Zustand 3 | 10.500 € |
| Zustand 4 | 4200 € |

Entwicklung leicht steigend ▲

In Kurven schiebt der im Stil der Luxusklasse gezeichnete 404 über die Vorderräder

## DER PEUGEOT 404 IST EIN **ELEGANTER FLANEUR** DURCH UND DURCH

Die Lenkradschaltung erfordert Eingewöhnung, der erste Gang liegt im 404 bis 1967 unten vorne

werk. Aufgefangen wird dieser Faux-pas durch den sehr feinen und stilsicheren Innenraum. Nicht nur das Holzlenkrad trägt zur klassischen GT-Atmosphäre bei: Die Uhrensammlung im Ferrari-Stil ist ein absoluter Hingucker. Wie beim BMW überrascht die Sitzposition. Im Fall des Lancia fällt diese jedoch tiefer aus als erwartet.

Der von zwei Vergasern befeuerte Boxer wirkt nach seiner Vergrößerung von ursprünglich 1500 auf 1800 Kubik sportlich und in jeder Lage ausgesprochen kräftig. In Kombination mit der knackigen Schaltung und der direkten Lenkung kommt GT-typischer Fahrspaß auf. Der Flavia gibt sich in Kurven recht agil und handlich.

Anders als Lancia setzte Peugeot beim 404 auf klassischen Heckantrieb. Neben dem Debütjahr 1962 besitzen die beiden Coupés eine weitere, entscheidende Gemeinsamkeit: das Pininfarina-Design. Als Nachfolger des pontonförmigen 403 profilierte sich der 404 als echter Trendsetter des Trapezform-Design. Vor allem das Coupé, eines von insgesamt fünf Karosserievarianten, trägt italienischen Chic im Stil der Luxusklasse zur Schau. Die Linien erinnern an eine verkleinerte Version des Rolls-Royce Corniche. Auffällig sind die Ähnlichkeiten vor allem im Heckbereich rund um Leuchten, Kofferraum und Kotflügel. Aber nicht nur deshalb, sondern auch aufgrund der für damalige Verhältnisse umfangreichen Serienausstattung und seines durchdachten Konzepts erfreute sich der 404 großer Beliebtheit, obwohl Peugeot technisch wenig Innovatives präsentierte. Das Grundkonzept des 1,6-Liter-Vergasermotors stammte noch vom 203/403. Von 1963 an war der 404 mit mechanischer Saugrohr-Benzineinspritzung aus dem Hause Kugelfischer erhältlich. Lancia zog damit bei der Flavia zwei Jahre später nach. Das von uns gefahrene 404 Coupé wurde im Juni 1966 in Sochaux fertiggestellt, nachdem die Karosserie aus Italien per Bahn angeliefert worden war. Hat man auf den neu bezogenen Polstern Platz genommen, überzeugt der Peugeot mit mustergültiger Qualität und Materialauswahl, wie sie damals sonst nur bei Mercedes zu finden war. Läuft der akustisch sehr zurückhaltende Vierzylinder, braucht lediglich die Lenkradschaltung etwas Eingewöhnungszeit. Die 70 PS haben leichtes Spiel mit dem Peugeot. Der XC5-Motor besitzt ausreichend Kraft, ist aber weniger spritzig als die Pendants im Lancia und im BMW. In Kurven bleibt das sehr auf Komfort ausgelegte Fahrwerk lange neutral. Im Vergleich wirkt der 404 aber träger und langsamer. Er besitzt die Qualität und Würde eines Reisewagens.

Trotz der unterschiedlichen Charaktere dieser Traum-Coupés haben sie eines gemeinsam: Alle drei waren und sind trotz ihrer Großserienherkunft Exoten. Das gilt vor allem für das nur knapp 7000 Mal gebaute Peugeot Coupé und trotz der über 15.000 produzierten Stück auch für das technisch diffizile und für seine Besitzer schwierig zu erhaltende Lancia Coupé. Der in 11.720 Exemplaren (inkl. 2000 CS) gebaute BMW ist hierzulande am ehesten zu finden. ■

**FAZIT**

**VON INGO EIBERG** Unter den heute selten gewordenen Coupés präsentiert sich der Peugeot als charmanter Flaneur mit Langstreckenqualitäten. Auch der BMW scheut trotz durchzugstarkem Motor die sportlichere Gangart. Er ist aufgrund des besten Federungskomforts mehr Limousine als Sportwagen. Die ideale Kombination aus elegantem Design, Fahrspaß und Wertanlage bietet der agile und handlich zu fahrende Lancia. Er büßt trotz Vorderradantrieb nichts von den typischen GT-Tugenden ein.

Fotos: Jürgen Zerha

**Die komfortable Bestuhlung und die hohe Verarbeitungsqualität machen das Peugeot-Coupé zum idealen Reisewagen mit Flair**

**Der Peugeot-Motor ist zugunsten eines niedrigen Schwerpunktes und damit einer besseren Straßenlage um 45 Grad nach rechts geneigt**

**DATEN & FAKTEN** GTÜ

**ANTRIEB** R4-Zyl., vorn längs; Hubraum: 1618 cm³; Leistung: 51 kW/70 PS bei 5500/min; max. Drehm.: 130 Nm bei 2500/min; Viergang-Getriebe; Hinterradantr.

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Querlenker, McPherson-Federbeine; hinten: Starrachse, Schubrohr, Panhardstab, Federn; v./h. Teleskopstoßdämpfer; Bremsen: v./h. Trommeln; Reifen: 165/80 R 15

**ECKDATEN** L/B/H: 4490/1680/1380 mm; Radstand: 2650 mm; Leergewicht: 1125 kg; Bauzeit: 1962 bis 1968; Stückzahl: 6837; Preis (1966): 14.870 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 17,5 s; Höchstgeschwindigkeit: 145 km/h; Verbrauch: 10 l/100 km

[1] Werksangaben

S GO 1208
40 Jahre
S GO 2216

**Motor vorn, Getriebe hinten: 1976 führte Porsche dieses Konzept mit dem Modell 924 ein. Rückblick auf eine prägende Epoche mit Porsche 944, 968 und 928**

# TRANSAXLE

[ **TEXT** Gerrit Reichel **FOTOS** Frank Ratering ]

Der 924 Turbo erreicht einen sehr guten $c_W$-Wert von 0,35, wofür auch der integrierte Heckspoiler verantwortlich ist

**MARKTLAGE** Classic Data

| | |
|---|---|
| Zustand 2 | 14.900 € |
| Zustand 3 | 8000 € |
| Zustand 4 | 2900 € |

Entwicklung leicht steigend ▲

turbo

Erkennungszeichen: Die nach einer Forschungsgesellschaft benannte NACA-Öffnung in der Motorhaube hilft warme Luft abzuführen, ohne den Widerstand zu erhöhen. Der 2,0-Liter-Turbo hat eine Literleistung von 85,7 PS

Wie bitte? Ein Porsche mit vier Zylindern? In Reihe? Vorn längs eingebaut? Mit Wasserkühlung? Das klang und klingt in den Ohren vieler Fans der Marke verstörend. Wenn nicht gar blasphemisch. Ein Porsche hat einen Sechszylinder-Boxer zu haben. Im Heck. Am liebsten luftgekühlt. Alles andere taugt zu nichts. Schon gar nicht zum Schnellfahren. Was für ein Blödsinn! Selbstverständlich hat sich auch bei den größten Banausen längst herumgesprochen, dass Vierzylinder-Porsche wie der 924, der 944 oder der 968 durchaus ein hohes fahrdynamisches Niveau erreichen und sogar richtig Spaß machen können.

Zusammen mit dem V-Achtzylinder-Gran-Turismo Porsche 928 repräsentieren diese Modelle die Transaxle-Epoche der Marke. Transaxle bedeutet: Motor vorn, Getriebe hinten. Eine ebenso simple wie geniale Formel. Denn sie sorgt für eine optimale Gewichtsverteilung nahe einem Verhältnis von 50:50 zwischen Vorder- und Hinterachse. Das ist einer der Gründe, warum beispielsweise ein 968er-Pilot seinem Markenkollegen im hecklastigen 911 Typ 964 trotz zehn PS weniger auf kurviger Strecke relativ entspannt folgen kann, während sein Vordermann schon mächtig mit dem ausschwenkenden Hinterteil zu kämpfen hat. 40 Jahre ist es her, dass Porsche mit dem 924 das erste Auto mit diesem Konstruktionsprinzip auf den Markt brachte. Grund genug, noch einmal in angemessener Weise zurückzublicken. Schließlich wurden alleine vom 924 insgesamt 121.510 Stück produziert. Und Porsche verdiente mit seinen Transaxle-Modellen mehr als 20 Jahre lang gutes Geld, ohne das die Marke heute vielleicht nicht mehr existieren würde.

## 924 MIT 70ER-JAHRE TURBO-FLAIR

Jedes der von uns gezeigten Autos repräsentiert seine Gattung auf besondere Art. Unser Porsche 924 beispielsweise ist ein 924 Turbo der ersten Serie von 1979. Kein Sondermodell zwar, etwa ein Le Mans oder einer im Martini-Design. Aber dafür ein unverbasteltes Original mit nur 48.500 Kilometern. Das alleine ist heute schon eine Seltenheit. Bei unserem 944 handelt es sich um ein eher schlichtes Exemplar mit dem 3,0-Liter-Vierventil-Sauger. Aber die Fahrgestellnummer endet mit den Ziffern 00002, was zusammen mit dem ersten Kennzeichen BB-PW 566 den Schluss nahelegt, dass es sich bei diesem 944 S2 um ein Vorserien-Versuchsfahrzeug handelt. Der dritte Transaxle unseres Quartetts ist ein lupenreiner 968 CS von 1993 in

Günstiger und nicht schwächer als ein Sechszylinder: Der 3,0-Liter-Vierzylinder stemmt 280 Nm auf die Kurbelwelle und bleibt dabei erfreulich sparsam. Der 80-Liter-Tank erlaubt 600-Kilometer-Etappen ohne Stopp

Speedgelb (in den Augen vieler Fans die einzig wahre Farbe). Und beim 87er Porsche 928 S4 schließlich handelt es sich um eine der seltenen Clubsport-Versionen. Erstbesitzer war Hans-Joachim Stuck.

Angesichts dieses Feldes fällt die Auswahl schwer: Welchen sollen wir als ersten fahren? Der 924 verspricht unverfälschtes Turbo-Flair der 70er. Der 944 dagegen wird zeigen, was mit drei Litern Hubraum und 16 Ventilen aus einem Vierzylinder herauszuholen ist. Beim 968 CS erhoffen wir uns ein extraknackiges Fahrwerk für eine zeitgenössisch sportliche Gangart. Oder sollen wir doch dem Achtzylinder 928 den Vorzug geben? Ganz nach dem Motto: Hauptsache Power!

Wir entscheiden uns im Sinne einer chronologischen Annäherung an das Thema Transaxle zunächst für den 924 Turbo. Von außen betrachtet entfacht seine diamantsilberne Karosserie mit dem strömungsgünstigen, aber auch etwas blutleeren Design nicht gerade Herzrasen. Aber wehe, man öffnet die Tür. Da verschlägt es dem Betrachter die Sprache. Zu einem frechen Schottenkaro zusammengewebter Stoff in rotblau und schwarzes Kunstleder zeugen vom stilistischen Mut in den Siebzigerjahren. Die Instrumente mit ihren phosphoreszierenden grünen Skalen und Ziffern fügen sich da perfekt ins Bild. Dann die ersten Gasstöße im Stand, noch bei geöffneter Tür. Mit geradezu unverschämtem Pöttern beim Gaswegnehmen drängelt der 924 sich akustisch in den Vordergrund. (Tipp: Unser Sound-Video bei youtube anhören). Doch wir fahren den Motor erst mal sorgfältig warm und freunden uns mit dem ungewohnten Fünfgang-Getriebe an, dessen erster Gang hinten links liegt. Den Drehzahlmesser mit der auf drei Uhr angeschlagenen Nadel haben wir dabei stets im Blick. Als das Gaspedal dann zum ersten Mal mit dem Bodenblech Kontakt aufnimmt, passiert – nichts. Zumindest unter 4000 Umdrehungen.

Das hier ist ein Turbo-Motor der alten Schule. Porsche hatte die Zwangsbeatmung Mitte der 70er im 930 Turbo gerade erst zur Serienreife gebracht, da sollte auch schon der 924 einen Lader bekommen. Die Leistungskur an dem ursprünglich vom Audi 100 übernommenen und durch einen neuen Zylinderkopf verfeinerten Motor gelang zwar. Doch um die Kraft der >

| MARKTLAGE (Classic Data) | |
|---|---|
| Zustand 2 | 17.100 € |
| Zustand 3 | 11.000 € |
| Zustand 4 | 6000 € |
| Entwicklung leicht steigend ▲ | |

In Kurven bleibt der 944 S2 lange stabil. Böse Überraschungen bleiben Dank der ausgewogenen Gewichtsverteilung aus

Ergonomisch top: der vorbildlich eingerichte Arbeitsplatz des Fahrers. Das Fünfgang-Getriebe mit erstem Gang hinten links ist gewöhnungsbedürftig

45 Mehr-PS gegenüber dem Basis-Triebwerk mit 125 PS abzuliefern, will der Turbo erst mal müde pfeifend auf Touren kommen. Dann allerdings fällt der Hammer und der 924 schießt plötzlich so vehement los, dass der Fahrer nur noch verdutzt das Lenkrad mit dem riesigen Pralltopf und den drei kurzen Speichen festhalten kann. Der Kurvenausgang liegt zu diesem Moment schon weit hinter uns. Und dummerweise ebbt der Schub an der Hinterachse auch so plötzlich wieder ab, wie er aufgekommen war. Ein vernünftiger Anschluss in den nächsthöheren Gang will ebenfalls nicht gelingen. Merke: Um diesen Porsche schnell und flüssig zu bewegen, braucht es Übung und Weitblick.

## KULTIVIERTE POWER IM 944 S2

Ein Porsche 944 verhält sich da schon bedeutend moderner. Das gilt erst Recht für die Modelle mit dem relativ hoch verdichteten Dreiliter-Großkolbenmotor, der im Vergleich zur 2,5-Liter-Version in der ersten Generation spürbar kräftiger zu Werke gehen. Erwartungsgemäß tritt auch unser 944 S2 schon bei niedrigen Drehzahlen ordentlich an und schüttelt lässig sein Drehmoment von 280 Nm aus dem Ärmel. Oben heraus legt er kontinuierlich an Leistung zu, bis bei 5800 Umdrehungen 211 PS erreicht sind. Das geht nachdrücklich, aber unspektakulär und äußerst kultiviert vonstat-

Feines 380-Millimeter-Lenkrad mit dünnem Lederkranz, mit Stoff bezogene Türtafeln: Ein schnörkelloses, beinahe gediegenes Sportwagen-Cockpit

Fröhlich bis schrill: Das Schottenkaro der Innenausstattung. Die Sitze bieten weniger Seitenhalt, als das Design erwarten lässt. Giftgrün: Rundinstrumente mit phosphoreszierenden Skalen

**DATEN & FAKTEN** GTÜ

**ANTRIEB** R4-Zylinder-Turbo, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; zwei obenliegende Nockenwelle, Zahnriemenantrieb; Gemischbildung: Bosch K-Jetronic Einspritzanlage; Bohrung x Hub: 86,5 x 84,4 mm; Hubraum: 1984 cm³; Verdichtung: 7,5; Leistung: 125 kW/170 PS bei 5500/min; maximales Drehmoment: 245 Nm bei 3500/min; Fünfgang-Getriebe; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Querlenker, McPherson-Federbeine; hinten: Schräglenker, Drehstabfedern, Stoßdämpfer; v./h. Stabilisator; Zahnstangenlenkung; Bremsen: rundum Scheiben; Reifen: 185/70 R 15; Alu-Räder: 6 x 15

**ECKDATEN** L/B/H: 4212/1685/1270 mm; Radstand: 2400 mm; Spurweite v./h.: 1418/1392 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1180/1500 kg; Tankinhalt: 63 l; Bauzeit: 1979 bis 1982 (für Deutschland); Stückzahl: 12.427; Preis (1979): 39.480 Mark

**MESSWERTE**[1] Auto Zeitung

Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 7,2 s; Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h; Verbrauch: 11,4 l/100 km

[1] AZ Ausgabe 10/1981, 177 PS-Version

ten, dezent untermalt von einem genussvollen Ansauggeräusch. In den geradezu gemütlichen Sitzen mit Multicolor-Stoffbezug logieren die Insassen derweil knapp über der Straße. Dieser Zustand könnte prinzipiell ewig fortdauern, zumindest so lange keine Kurvenhatz ansteht. Denn bei wilden Richtungswechseln will der Kranz des dünnen Vierspeichen-Lenkrades aufmerksam gedreht werden. Die Hinterräder verlieren dann bisweilen den Kontakt zur Straße, und die alpinweiße Karosserie wird von Wank- und Nickbewegungen angeregt. Doch Dank der vorteilhaften Balance – Transaxle, siehe oben – wird daraus niemals ein ernsthaftes Problem.

## 968: SCHARFE CLUBSPORT-KLINGE

Umsteigen in den 968 CS. Beim Anblick der Armaturen ist keine Umstellung erforderlich, Porsche übernahm sie aus dem 944 S2. Aber der Schaltknauf trägt ein Sechsgang-Schema. >

Weinroter Multicolor-Stoff verlangt nach heutigem Geschmacksempfinden nach einer gefestigten Persönlichkeit. An den modernen Instrumenten des 944 S2 gibt es dagegen nichts auszusetzen

**DATEN & FAKTEN** GTÜ

**ANTRIEB** R4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 4-Ventiler; obenliegende Nockenwellen, Zahnriemenantrieb; Gemischbildung: Bosch L-Jetronic Einspritzanlage; Bohrung x Hub: 104 x 88 mm; Hubraum: 2990 cm³; Verdichtung: 10,9; Leistung: 155 kW/211 PS bei 5800/min; maximales Drehmoment: 280 Nm bei 4000/min; Fünfgang-Getriebe; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Querlenker, McPherson-Federbeine; hinten: Schräglenker, Drehstabfedern, Stoßdämpfer; v./h. Stabilisator; Zahnstangenlenkung; Bremsen: rundum innenbl. Scheiben, ABS; Reifen: v./h. 205/55 R 16, 225/50 R 16; Alu-Räder: v./h. 7 x 16 / 8 x 16

**ECKDATEN** L/B/H: 4200/1735/1275 mm; Radstand: 2400 mm; Spurweite v./h.: 1477/1451 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1310/1650 kg; Tankinhalt: 80 l; Bauzeit 944 S2 Coupé: 1988 bis 1991; Stückzahl: 9352; Preis (1988): 74.965 Mark

**MESSWERTE**[1] Auto Zeitung

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 6,4 s; Höchstgeschw.: 240 km/h; Verbrauch: 11,8 l/100 km

[1] AZ Ausgabe 24/1994

## VIERZYLINDER-TRADITION

**PORSCHE 356** Das erste Serienmodell der Marke hatte einen Vierzylinder-Boxer an Bord

**PORSCHE 550 SPYDER** Fuhrmann-Motor vor der Hinterachse in den Fünfzigerjahren

**PORSCHE 718 RS 60 SPYDER** Nachfolger des 550 Spyder. 160 PS, ca. 260 km/h Topspeed

**PORSCHE 904** Überlegener Rennwagen in der Sportwagen-Weltmeisterschaft 1964 und 1965

**PORSCHE 912** Einsteigermodell mit 90 PS, siehe Titelgeschichte in diesem Heft (Seite 6)

Und das kleine, Airbag-lose Atiwe-Lederlenkrad setzt einen ersten aufschlussreichen Akzent. Achtung, will es anscheinend sagen, hier geht es um Sport. Dieselbe Botschaft senden die harten Schalensitze mit der markanten Rückseite in Wagenfarbe aus. Schon beim Einsteigen bleiben wir schmerzhaft an den hochgezogenen Seitenwangen hängen. Im Internet werden diese Sitzmöbel heute zu horrenden Preisen gehandelt. Und allgemein gehen die Preise für gute Clubsport-Modelle inzwischen durch die Decke. Classic Data sortiert Exemplare im Zustand zwei mittlerweile bei 36.000 Euro ein. Damit ist dieser bislang letzte Vierzylinder-Porsche auch einer der wertvollsten seiner Art. Hinter den schmucken Sitzen kommt übrigens nur noch eine Gepäckauflage, die Notsitze des normalen Coupés sucht man in den Clubsport-Versionen des 968 vergebens. Ein Käfig würde hier gewiss auch nicht stören.

Was wir nicht sehen, aber schon nach wenigen Metern Fahrt deutlich spüren: Dieses Exemplar trägt die begehrten Extras mit den Codes M030 und M220 in sich, also Sportfahrwerk mit größerer Bremse und Sperrdifferential an der Hinterachse. In Verbindung mit den Bridgestone-Reifen auf 17-Zoll-Cup-Rädern liegt dieser 968 wie das vielzitierte Brett auf der Straße. Nach der Fahrt im gewiss nicht unscharfen 944 S2 mutet die Clubsport-Klinge an wie ein japanisches Hochleistungsmesser, bereit, die Rennstrecken der Welt zu sezieren. Lenkung, Fahrwerk, Sitze, alles fühlt sich stramm, direkt und komfortbefreit an. Fensterheber? Klimaanlage? Dämmmaterial? Viel zu schwer. Stattdessen

**Blitzsauber trotz mehr als 200.000 Kilometern auf der Uhr: Der Motorraum dieses 928 ist ein Leckerbissen. Bei Markteinführung 1977 hatte der V8 noch 4,5 Liter und 240 PS, 1988 waren es bereits 320 PS aus fünf Litern**

| MARKTLAGE | Classic Data |
|---|---|
| Zustand 2 | 36.000 € |
| Zustand 3 | 23.400 € |
| Zustand 4 | 12.200 € |
| Entwicklung | steigend ▲ |

Unübersehbare Botschaft: Der Schriftzug auf der Flanke und in Wagenfarbe lackierte 17-Zoll-Cup-Räder signalisieren großes sportliches Talent

Nackt bis aufs Metall: Beim CS verzichtete Porsche auf Abdeckungen und Dämmmaterialien im Motorraum. Die VarioCam-Nockenwellensteuerung machte den Vierzylinder zum Drehmoment-Rekordler seiner Klasse

| MARKTLAGE[1] | Classic Data |
|---|---|
| Zustand 2 | 25.400 € |
| Zustand 3 | 16.900 € |
| Zustand 4 | 8700 € |
| Entwicklung | leicht steigend ▲ |

[1] Werte für 928 S4

Wuchtiges Heck: Die rundliche Form ist nicht jedermanns Geschmack. Am Sound aus dem Doppelrohr ist hingegen nichts auszusetzen

gibt's mächtig was auf die Ohren, auch wenn der Vierzylinder selbst relativ brav klingt. Vor allem das Getriebe im Heck verbreitet ein singendes Geräusch im Innenraum. Das ist nichts für den großen Südfrankreich-Urlaub. Aber die schnelle Runde auf der privaten Lieblingsstrecke im nächsten Mittelgebirge wird garantiert zum Hochgenuss. Hatten wir eigentlich schon diese fantastische Porsche-Lenkung erwähnt? Sie überträgt die Befehle des Fahrers kompromisslos direkt auf die Vorderräder, während sich hinten die Reifen in den Asphalt krallen und 240 PS ansatzlos in Vortrieb umwandeln. Dafür will der Motor allerdings oberhalb von 4000 Umdrehungen gehalten werden. Das fetzt.

## ERSTAUNLICH LEICHT, DIESER 928

Aussteigen, ein letztes Mal umsteigen. Der 928 wartet. Auch er ist ein Clubsport mit manuellem Schaltgetriebe. Aber seine Dimensionen werfen die Frage auf: Ist der nicht zu groß, zu schwer, um echtes Porsche-Feeling aufkommen zu lassen? Allein der Motor ist schlicht doppelt so groß wie der des 968. Oder anders gesagt: Technisch gesehen besteht der Vierzylinder des 968 aus einer Zylinderreihe des V8 aus dem 928. Aber um es direkt zu sagen: Zweifel an der Sportlichkeit des vom Design her etwas dick geratenen Gran Turismo sind absolut unbegründet. Der 928 Clubsport ist nur 130 Kilogramm schwerer als sein kleiner Bruder 968 CS. Und der 5,0-Liter-V8 leistet 320 PS. Daraus ergibt sich ein Leistungsgewicht von 4,6 Kilogramm. Beim 968 CS sind es 5,8 Kilogramm. Die Clubsport-Version ist äußerst >

968 CS

Weniger ist mehr: Clubsport-Fahrer brauchen keinen Airbag, entschied Porsche Anfang der Neunziger. Und keine elektrischen Fensterheber, keine Klimaanlage

selten. Nur 19 Stück wurden gebaut. Vier davon bekamen die Rennfahrer Bob Wollek, Derek Bell, Jochen Maass und eben Strietzel Stuck. „Mir hat dieses Fahrzeug über drei Jahre hinweg viel Freude gemacht", schrieb Stuck einem späteren Besitzer seines Privatwagens aus den Achtzigerjahren einmal auf Anfrage, und fügte augenzwinkernd hinzu: „Einziges Problem: alle 7000 Kilometer neue Hinterreifen." Dank der peniblen Aufbereitung des Porsche Classic Centers Gelderland sieht der Motor aus wie neu, obwohl der Kilometerzähler jenseits der 200.000 steht. Das marineblaue Lederinterieur empfängt die Passagiere mit einem angenehmen Duft, in der geräumigen Fahrgastzelle fühlt man sich zumindest auf den vorderen Sitzen auf Anhieb sehr wohl.

Und auch als der Motor losblubbert, bleibt es komfortabel. Das ist erwähnenswert, denn für die 928 Clubsport-Version verzichtete Porsche auf die Dämmmatte im Motorraum, auf Schmelzfolien am Tunnel sowie auf Schwingungstilger am Transaxle-Tragrohr. Zu diesen so genannten Entfallteilen gesellen sich im Datenblatt noch 17 Millimeter breite Distanzscheiben hinten, eine Doppelrohr-Abgasanlage sowie ein um 20 Millimeter verkürzter Schalthebel. In Verbindung mit Sportstoßdämpfern und einem Sperrdifferential wird so aus dem Komfort-Sportler ein rassiger Kämpfer, der

928

Wohlfühl-Atmosphäre: Trotz Clubsport-Spezifikation lebt es sich komfortabel im 928 S4 CS. Die dicken Drehknöpfe neben dem Lenkrad sehen zwar altmodisch aus, sind aber praktisch

Die Schalensitze sind bequemer, als sie aussehen, so lange man beim Einsteigen nicht an den Wangen hängenbleibt. Nur beim CS ist der Heckspoiler in der Wagenfarbe lackiert, hier ist es Speedgelb

**DATEN & FAKTEN** GTÜ

**ANTRIEB** R4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 4-Ventiler; zwei obenliegende Nockenwellen, Zahnriemenantrieb; Gemischbildung: Bosch Motronic DME Einspritzanlage; Bohrung x Hub: 104 x 88 mm; Hubraum: 2990 cm³; Verdichtung: 11; Leistung: 176 kW/240 PS bei 6200/min; maximales Drehmoment: 305 Nm bei 4100/min; Sechsgang-Getriebe; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Dreiecklenker, Federbeine; hinten: Schräglenker, Drehstabfedern, Stoßdämpfer; v./h. Stabilisator; Zahnstangenlenkung; Bremsen: rundum innenbelüftete Scheiben, ABS; Reifen: v./h. 225/45 R 17 / 255/40 R 17; Alu-Räder: v./h. 7 x 17 / 9 x 17

**ECKDATEN** L/B/H: 4320/1735/1255 mm; Radstand: 2400 mm; Spurweite v./h.: 1472/1450 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1320/1570 kg; Tankinhalt: 74 l; Bauzeit: 1993 bis 1995; Stückzahl: 1538; Preis (1993): 77.500 Mark

**MESSWERTE**[1] AUTO ZEITUNG

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 6,2 s; Höchstgeschw.: 252 km/h; Verbrauch: 14,0 l/100 km

[1] AZ Ausgabe 4/1993

**NEUES OLDTIMER-ZENTRUM**
Rund 70 Prozent aller jemals gebauten Porsche fahren heute noch. Im neuen Porsche Classic Zentrum Gelderland in den Niederlanden sind erstmals Service, Werkstatt und Verkauf ausschließlich für die Sportwagen-Klassiker unter einem Dach zusammengefasst. Sehenswert!
**porscheclassiccentergelderland.nl**

obendrein die mit Abstand bissigsten Bremsen in diesem Vergleich besitzt.

## ERST BEI 277 KM/H IST SCHLUSS

Bei welcher Drehzahl und in welchem der fünf Gänge man aufs Gaspedal tritt, ist völlig wurscht, es geht immer vehement vorwärts. Das verleiht dem Fahrer auch auf einer Autobahn im Jahr 2016 noch das Gefühl von Überlegenheit. „Bei Tempo 200 fühlt man sich sicher wie in Abrahams Schoß", urteilte die AUTO ZEITUNG 1988 im Test. Weiter hieß es: „Bei Tempo 240 oder auch 250, wenn selbst potenten Sportwagen schon die Puste ausgeht, fühlt sich der S4 Clubsport immer noch nicht überfordert. Wer meint, es verantworten zu können, gibt dem Wagen weiter die Sporen – bis dann bei exakt 277 km/h der Drehzahlbegrenzer dem Spiel ein Ende macht." Und anders als im 924 Turbo passen auch die Anschlüsse nach jedem Gangwechsel perfekt. Dass am Heck ein Aufkleber mit den Buchstaben PDK klebt, ist übrigens nur ein Gag. Striezel Stuck hatte ihn einst dort angebracht aus Verbundenheit zu seinem damaligen Arbeitgeber, für den er intensiv die neuen Doppelkupplungsgetriebe testete. Nie in Serie ging auch die angedachte Zylinderabschaltung für den 928, der so genannte ZA-Motor. Ursprünglich wollte Porsche dieses Projekt schon 1983 zur Markteinführung bringen. Im Oktober 1981 entwickelte man zudem einen Vierzylinder mit Abschaltung für Ford. Doch die Wintererprobung in den USA führte letztlich dazu, dass beide Entwicklungen gestoppt wurden. Einem 5,0-Liter-Motor mit LH-Jetronic plus Klopfsensor und Vierventiltechnik räumte man damals am Markt größere Chancen ein. Gut so. Mit einem Grinsen im Gesicht rollen wir im 928 wieder auf den Hof des Porsche Classic Centers. Kurz darauf stehen die vier Transaxle wieder in einer Reihe nebeneinander. Ein großartiger Anblick. ■

**FAZIT**

**VON GERRIT REICHEL** Trotz weitgehender Übereinstimmungen in der DNA bieten diese vier Transaxle-Modelle doch jedes für sich ein ganz eigenes Fahrerlebnis. Der aufgeladene 924 ist ein Turbo von altem Schrot und Korn, mit schlichter Schale und schrillem Interieur. 944 und 968 sind sich in ihrer ausgewogenen Art prinzipiell sehr ähnlich. Aber in der Clubsport-Variante ist der bislang letzte Vierzylinder-Porsche – mein Favorit in diesem Quartett – um Längen schärfer als sein Vorgänger. Der 928 schließlich spielte mit seinem V-Achtzylinder schon immer eine Sonderrolle: Er ist der Dampfhammer in der Transaxle-Familie.

Große Glasflächen für ein luftiges Raumgefühl, tolle Ledersitze. Ungewohnt: Die Handbremse sitzt links. Der Schriftzug auf dem vorderen Kotflügel verrät die seltene Kleinserie dieses 928

**DATEN & FAKTEN** GTÜ

**ANTRIEB** V8-Zylinder, vorn längs eingebaut; 4-Ventiler; zwei obenliegende Nockenwellen je Zylinderreihe, Zahnriemenantrieb; Gemischbildung: Bosch LH Jetronic Einspritzanlage; Bohrung x Hub: 100 x 78,9 mm; Hubraum: 4957 cm³; Verdichtung: 10,0; Leistung: 235 kW/320 PS bei 6000/min; max. Drehm.: 430 Nm bei 3000/min; Fünfgang-Getriebe; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Doppel-Querlenker, Schwingungsdämpfer, Stabi.; hinten: Diagonal- und Querlenker; v./h. Schraubenfedern, Dämpfer; Zahnstangenlenkung; Bremsen: rundum innenbel. Scheiben, ABS; Reifen: v./h. 225/50 R 16 / 245/45 R 16; Alu-Räder: v./h. 8 x 16 / 9 x 16

**ECKDATEN** L/B/H: 4520/1836/1282 mm; Radstand: 2500 mm; Spurweite v./h.: 1561/1565 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1450/1920 kg; Tankinhalt: 86 l; Bauzeit: 1988; Stückzahl: 19; Preis (1988): 130.365 Mark

**MESSWERTE**[1] AUTO ZEITUNG

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 5,8 s; Höchstgeschw.: 277 km/h; Verbrauch: 17,3 l/100 km

[1] AZ Ausgabe 12/1988

**SOUND**
Hier Motorsound hören:
**autozeitung.de/classic-sounds**

# STRAMME WADEN

Das komplette Federbein ist unter der Teilenummer 171 412 031 J beim Händler oder im Online-Shop zu bekommen

Korrosionsschäden am Federteller sind bei VW Golf I & Co. nicht auszuschließen. Damit die Einser wieder sicher unterwegs sind, hält Volkswagen Classic Parts eine Neuauflage der vorderen Federbeine bereit. Die mit Bilstein zusammen entwickelten Komponenten beinhalten neben dem Stoßdämpfer das komplette System mit Standrohr. Lieferbar sind sie über den Volkswagen-Partner oder online für den Golf I ab 1980 und seine Verwandten (Caddy, Cabrio, Jetta, Scirocco 1/2).
**VOLKSWAGEN-CLASSICPARTS.DE,**
**PREIS: 175 €**

## FÜR SCHRAUBER

### KNIESCHONER

Die Matte schont Hose und Knie, z.B. beim Radwechsel. Der 30 mm dicke Schaumstoff ist wasserabweisend und abwaschbar.
**BG-RACING.CO.UK,**
**PREIS: 16,50 €**

### ÖLPUMPENANTRIEB

Der zweiteilige Ersatz für den eventuell eingelaufenen Ölpumpenantrieb eines MGB besteht aus einer Welle aus gehärtetem Stahl sowie einem Ritzel aus Bronze.
**CAMBRIDGEMOTORSPORT.COM,**
**PREIS: CA. 68 €**

### LEISTUNGSTRÄGER

Dank spezieller Nockengestaltung lässt sich den Cosworth-BDA-Motoren der Escort-RS-Modelle mehr Leistung entlocken. Lieferbar sind zwei Versionen: BDA 279 und 267.
**KENTCAMS.COM,**
**PREIS: CA. 700 €**

## BÜCHER

### DOPPELPACK

Heiko P. Wacker stellt in seinem Buch zwei T2-Restaurierungen vor: Low Budget trifft Perfektion. Auf 248 Seiten wird die Geschichte zweier Schrauber erzählt, die zu guten Freunden wurden.
**HUBER-VERLAG.DE,**
**PREIS: 21,90 €**

### HANDGEMACHT

Dagmar und Andreas Henning haben die Morgan Motor Company in Malvern Link besucht. Ihr Buch bietet interessante Einblicke in die seit 80 Jahren bestehende Fertigung der legendären Sportwagen.
**HEEL-VERLAG.DE,**
**PREIS: 39,95 €**

# NEUE MODELLE

## BOS MODELS PORSCHE 911 S

1:18-Resine-Miniatur des viertürigen Porsche 911 S, der 1967 von Troutmann & Barnes verlängert wurde.
**MODELCARWORLD.DE,**
**PREIS: 99,95 €**

## BOS MODELS OPEL KADETT

Der Opel Kadett A von 1962 kommt als Resine-Fertigmodell im Maßstab 1:18.
**MODELCARWORLD.DE,**
**PREIS: 99,95 €**

## HERPA VW KÄFER

Vorbild für das Kunststoffmodell in 1:87 ist ein Käfer, den das DRK in Hamburg für Promotionzwecke einsetzt.
**HERPA.DE,**
**PREIS: 14,50 €**

## GLANZ STÜCK

Eine lackschonende Reinigung ermöglichen die Hochdruckreiniger der Full-Control-Reihe. Ein LED-Display auf der Pistole zeigt die gewählte Druckstufe sowie die Mischung des Reinigungsmittels an.
**KAERCHER.COM,**
**PREIS: AB 509 €**

## EDLE STIFTE

Mit der „Pininfarina 1930 Nanotech Collection" erinnert die Florentiner Manufaktur Visconti an die Historie der Designschmiede. Der Korpus der auf je 930 Exemplare limitierten Füllfederhalter und Tintenroller ist bis auf ein paar Titan-Details aus der Aluminiumlegierung Avional gefertigt.
**VISCONTI.IT,**
**PREIS: AB 1450 €**

## PERFEKTER SCHUTZ

Der wasserbasierte Fertan Steinschlagschutz Premium soll eine gute Elastizität mit hohen Korrosionsschutzeigenschaften vereinen. Daher eignet er sich insbesondere für Unterböden, Radläufe und Schweller. Er ist mit allen gängigen Acryllacken überlackierbar.
**FERTAN.COM,**
**PREIS: 35 €/LITER**

## MARODE BLECHE?

Die Schweller gehören bei vielen Autos zu den Problemzonen. Kritisch wird es, wenn es keinen Ersatz mehr gibt. Das Essex Mustang Centre fertigt die Bleche für den Ford Mustang aus den Baujahren 1971 bis 1973 auf Bestellung nach, sie passen für das Cabrio und auch das Coupé.
**ESSEXMUSTANG.COM,**
**PREIS: 270 €**

Zu den Highlights der Formel-1-Sonderausstellung zählte auch Fangios Weltmeister-Maserati von 1957 (vorn)

# ESSEN MOTOR SHOW 2015

Als „Highlight zum Saisonfinale“ versteht die SIHA den Classic & Prestige Salon im Rahmen der Essen Motor Show. Hier wurden vom 27. November bis 6. Dezember 2015 über 250 erlesene Klassiker präsentiert – damit mauserte sich die Halle 1 wieder einmal zum großen Treffpunkt der Old- und Youngtimer-Freunde. 25 Händler boten überwiegend sportliche Fahrzeuge aller Preisklassen an. Jörn van Dieck vom Hamburger Oldtimer-Händler Thiesen war zufrieden: „Wir haben beispielsweise einen besonders schönen Porsche 964 Speedster in tiefschwarz aus dem Jahr 1993 verkauft, außerdem mehrere Porsche 356 aus den frühen 1960er-Jahren.“

Zentral platziert war die Sonderschau zum Thema „100 Jahre BMW – History + Motorsport“, die bereits einen ersten Ausblick auf das 2016 anstehende Jubiläum der Marke gab. Einen runden Geburtstag – nämlich den 50. – konnte 2015 die Firma Alpina feiern, die sich mit dem Alpina B7 S Turbo Coupé auf Basis des 630 CSi (E24) und dem Alpina A4 auf Basis der Baureihe E21 sowie einem aktuellen Modell präsentierte.

Eine Jury aus international renommierten Klassiker-Experten kürte den schönsten Oldtimer des Classic & Prestige Salons zum „Best of Show“. Der Titel ging an den 1969er Bizzarrini GT Europa der Klima-Lounge. Bodenständiger ging es in den Hallen 6.1, 8.1 und 9.1 zu. Neben den Anbietern von Klassiker-Ersatzteilen und -Acces-

Auch für die Fans von US Cars gab es in Essen zahlreiche Leckerbissen

Sieger des „Best of Show“-Contest: Ein Bizzarrini GT Europa von 1969

Auf dem Gelände des ICS in Stuttgart feierte die „EuroMotor“ eine gelungene Premiere

# EURO MOTOR

Fahrkultur und Lebensart kombinierte die Stuttgarter Premiere der „EuroMotor“. Nach zwei Veranstaltungen in München ging das Konzept der Verkaufsmesse auch in der Baden-Württembergischen Metropole voll auf. So haben über 60 Prozent der diesjährigen Aussteller bereits ihre Zusage für 2016 abgegeben, aber auch viele neue werden dabei sein. So konnte die RETRO Messen GmbH eine durchweg positive Bilanz ziehen: „Die Menschen aus Stuttgart und dem wirtschaft-

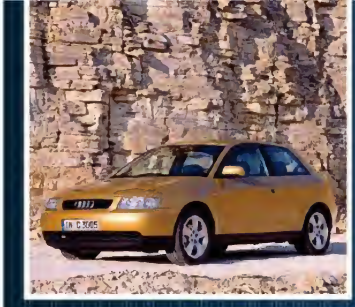
soires tummelten sich hier auch einige Clubs der Szene.
Eine weitere Sonderausstellung mit einem Starterfeld von 13 Fahrzeugen zeigte die Formel-1-Trends der vergangenen 65 Jahre. Aber auch die Hersteller kamen (vereinzelt) nach Essen. Ulrich Bethscheider, PR-Leiter bei Peugeot Deutschland, erklärte: „Peugeot war und bleibt eine Größe im Motorsport, und das spiegelt sich auch im Serienprogramm wieder."
Als Beispiel der sportlichen Historie war ein 205 Turbo 16 aus der Rallye-Vergangenheit zu sehen.
Sportliche Fahrzeuge in Action, darunter auch diverse Youngtimer, erlebten die Besucher in der DMAX-Motorsportarena. US-Car-Freunde kamen sowohl in der Hot-Rod-Ausstellung als auch im Rahmen der tuningXperience auf ihre Kosten. Wer den Blick über den (modernen) Tellerrand nicht scheute, wurde als Oldtimer-Freund durchaus auch auf der Essen Motor Show selbst fündig. ADAC Sportpräsident Hermann Tomczyk fasst es zusammen: „Die Essen Motor Show hat einmal mehr die Begeisterung für das Automobil in all seinen Facetten gezeigt."

**Thomas Pfahl**

Fotos: Thomas Pfahl (3), SIHA (1)

**Unter den Käufern, Szene-Liebhabern und Flaneuren war auch TV-Koch und Oldtimer-Fan Horst Lichter anzutreffen**

lich starken Umfeld haben definitiv ein Gespür für das Besondere!", freute sich Karl-Ulrich Herrmann, Geschäftsführer der RETRO Messen GmbH.



## 20 JAHRE AUDI A3

Im September 1995 lief in Ingolstadt der erste Audi A3 vom Band. Nach dem Audi 50 wagte sich Audi damit wieder in die Kompaktklasse. Es war der Startschuss für eine Erfolgsgeschichte, die heute in der dritten Generation fortgeschrieben wird. Bis jetzt ist jeder fünfte Audi Teil der A3-Familie.

## 25 JAHRE VW GOLF COUNTRY

Aus der in Genf 1989 vorgestellten Studie „Montana" wurde 1990 die Serienversion des ersten Golf im Abenteuer-Dress. Der Golf Country auf Basis des Golf II Syncro nahm das heute beliebte SUV-Segment vorweg. Ihrer Zeit voraus liefen bis Oktober 1991 nur 7735 Einheiten vom Band.

## 50 JAHRE FORMEL V

1965 starteten die ersten Monoposto-Rennwagen mit Käfertechnik in Deutschland. Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein hatte die ersten zehn Formel-V-Wagen aus den USA mitgebracht. Das Auftakt-Rennen auf dem Norisring über zehn Runden vor 50.000 Zuschauern war ein voller Erfolg der bis 1982 laufenden Rennserie.

## POLO STORICO

Unter dem Namen Lamborghini Polo Storico eröffnet die Sportwagenschmiede ein neues Restaurierungszentrum. Die Abteilung umfasst zusätzlich das Markenarchiv und gewährleistet außerdem die Versorgung mit Originalersatzteilen.

## OLDTIMER IN DER SCHEUNE

Im November eröffnete der Showroom der motorkontor GmbH in der Lüneburger Heide. In einer umgebauten 100 Jahre alten Scheune präsentieren sich auf Kundenwunsch importierte Klassiker aus Übersee. Der stilvolle Showroom dient auch als Event Location rund um das Thema Automobil. Mehr Infos unter: motorkontor.de

**Eine Vielzahl der Bestandsfahrzeuge ist aus Nordamerika und Japan importiert worden**

## EINE LEGENDE ROLLT IN DEN RUHESTAND

Seit dem 28. Juni 1948 entsteht der Land Rover im britischen Solihull überwiegend in Handarbeit. Nach fast 68 Jahren endet im Januar die Produktion der seit 1990 Defender getauften Gelände-Ikone. Erst vor wenigen Wochen wurde das zweimillionste Fahrzeug produziert und für einen wohltätigen Zweck versteigert. Immer wieder ist in jüngster Zeit das Aus für die Automobillegende hinausgezögert worden. Ob der Landy möglicherweise eines Tages noch einmal auf einem fernen Kontinent wieder zum Leben erweckt wird, steht zwar im Raum, ist aber noch nicht entschieden.

**Am 30. April 1948 gab der Land Rover sein Debüt auf der Autoshow in Amsterdam. Nach 68 Jahren ist jetzt Schluss**

# FRONTANTRIEB IM WINTER

Auf verschneiten Straßen ist ein Auto mit Vorderradantrieb einem mit Hinterradantrieb überlegen. Dafür macht der Fronttriebler aber weniger Spaß. Geht Sicherheit wirklich immer vor? Oder wiegt die Lust am Driften schwerer?

## PRO

THOMAS PFAHL
Natürlich macht Heckantrieb Spaß. Erst recht, wenn Schnee und Eis ins Spiel kommen. Aber: Zu schnell auf's Gas, zu spät gebremst, schon gerät der Fahrer in arge Nöte. Wer im Schnee driften möchte, findet genug Angebote für Winter-Fahrtrainings und -Rallyes. Im Alltag gilt anderes: Das Motorgewicht auf der Vorderachse und die Spurtreue garantieren dem Fronttriebler noch ein Vorankommen, wo Hecktriebler hilf- und haltlos am Hang herumrutschen. Das kann nur ein Allradler besser. Die Schweden machten es vor: In der Hand von Erik Carlsson wurde der frontgetriebene Saab 96 zum erfolgreichen Rallye-Auto. Und die legendäre Fahrweise von „Carlsson auf dem Dach" war alles andere als langweilig...

Rallye-As: Fronttriebler Lancia Fulvia Monte Carlo

## CONTRA

GERRIT REICHEL
Prinzipiell ist Sicherheit natürlich oberstes Gebot im Verkehr. Und die Vorzüge eines Fronttrieblers sind ja auch unstrittig. Aber wer als Autofan auf einer einsamen, verschneiten Landstraße nicht die Lust verspürt, das Heck ins Driften zu bringen, der kann sich seinen Oldtimer gleich ins warme Wohnzimmer stellen – als Geldanlage ohne fahrdynamisches Potenzial. Warum wohl ziehen selbst Golf-Fahrer in der Kurve immer wieder mal gerne an der Handbremse? Weil's Spaß macht! Ich verweise nur auf die diversen Werbespots auf youtube, beispielsweise den, wo Smudo im Golf GTI VI komplett quer fährt. Man muss halt aufpassen, dass nix kaputt geht. Mir kommt jedenfalls kein Fronttriebler in die Garage.

### UND WIE IST IHRE MEINUNG?

**Sind Sie Fronttriebler-Fan? Oder haben Sie einen Klassiker mit Hinterradantrieb, lassen ihn aber im Winter lieber in der Garage? Schreiben Sie uns: redaktion@classiccars-magazin.de**

# DIE SCHÖNSTEN LESERAUTOS

**Ist Ihr Oldtimer oder Youngtimer außergewöhnlich? Skurril? Oder einfach schön? Dann zeigen Sie es im Rahmen unserer Leseraktion!**

Die AUTO ZEITUNG Classic Cars und die Zurich Versicherung suchen Leser, die ihr Auto wirklich lieben! Schicken Sie uns ein Bild von sich, auf dem Sie mit ihrem Oldie zu sehen sind. Schreiben Sie uns bitte auch ein paar Worte, warum Ihr Oldtimer Sie fasziniert, wie gut er in Schuss ist und was das bislang schönste Erlebnis mit ihm war! Senden Sie uns eine E-Mail mit dem Stichwort „Leserfoto" an presse@autozeitung.de, und mit etwas Glück veröffentlichen wir dieses in einer der nächsten Ausgaben von AUTO ZEITUNG Classic Cars. Wir freuen uns auf Ihre Einsendungen!

Gesucht: Fotos mit Oldtimern und ihren Besitzern

Fotos: fotolia (1)

# ELEKTRO ROLLER

Auszubildende des Energiekonzerns RWE haben einen Heinkel Kabinenroller auf reinen Elektroantrieb umgebaut. Der E-Roller tourt seitdem für einen guten Zweck durch Deutschland und machte auch beim Internationalen Osnabrücker ADAC Bergrennen „Cars&Fun" halt.

Foto: Uwe Gerken

# FIA-OLDTIMER-KOMMISSION

Franz Graf zu Ortenburg, Vizepräsident des Automobilclubs von Deutschland (AvD) für die Bereiche „Klassik" und „Finanzen", ist neuer Präsident der Commission Historique Internationale (CHI) im Automobil-Weltverband FIA. Er tritt die Nachfolge des Franzosen Michel de Thomasson an. Die CHI setzt sich weltweit dafür ein, historische Fahrzeuge als technisches Kulturgut zu erhalten.

# ABARTH WERKSTATT

Im Turiner Stadtteil Mirafiori hat Abarth Classiche die Arbeit aufgenommen. Die Abteilung kümmert sich künftig auf 900 m² um die historischen Serien- und Rennfahrzeugen der Marke und um den Aufbau eines Registers.

Premium-Edition jetzt im Handel

# DIE MAGIE DER RINGE

Jetzt am Kiosk mit 124 Seiten für 7,50 €

Seit der Wiedergeburt im Jahr 1965 erlebte Audi einen phänomenalen Aufstieg zur Hightech-Premiummarke. Lesen Sie die ganze Geschichte und schauen Sie in die Zukunft von Audi

## MIT DEM NEUEN R8 V10 PLUS IN LE MANS

Im 610 PS starken Supersportler drehen wir eine Runde über den Kurs des Langstrecken-Klassikers

## DER GROSSE ERFOLG MIT SUV-MODELLEN

Der große Q7 leitete 2005 eine neue Ära ein, es folgten die noch erfolgreicheren Modelle Q5 und Q3

## FÜHREND DURCH INNOVATIVE TECHNIK

Von Anfang an gehörte Audi zu den Anbietern modernster Technik – vom Hybridantrieb bis zum Laserlicht

SALON RETRO MOBILE

**03.02.16-07.02.16**
41. RetroMobile Paris
F-75015 Paris
Expo Port de Versailles
www.retromobile.com
infos@exposium.fr
+33(0)176771111

**PARIS IST EINE REISE WERT**
450 Aussteller und 500 Autos sind angekündigt, darunter der 1957er Ferrari 335 S Spider Scaglietti von Pierre Bardinon und fünf automobile Zukunftsvisionen vergangener Tage.

## JANUAR

**14.01.16-17.01.16**
Interclassics Maastricht 2016
NL-6229 GV Maastricht, MECC
www.interclassicsmaastricht.nl
+31(0)43/3838333

**16.01.16-17.01.16**
17. MOTO TECHNICA
Oldtimer- & Teilemarkt
D-86150 Augsburg, Messegelände
www.mototechnica.de
mototechnica@t-online.de
09081/799239

**16.01.16-17.01.16**
8. VW Käfer- und Veteranen-Wintertreffen
D-32051 Herford, Güterbahnhof
www.vw-kaefer-wintertreffen.de
kontakt@vw-kaefer-wintertreffen.de
0170/7769318

**23.01.16-24.01.16**
OLDTEMA Oldtimer- & Teilemarkt
D-99049 Erfurt, Messe Erfurt
www.oldtema.de
0361/6534991

## FEBRUAR

**05.02.16-07.02.16**
Bremen Classic Motorshow
D-28215 Bremen, Messe Bremen
www.classicmotorshow.de
info@messe-bremen.de
0421/35050

**07.02.16**
Cottbuser Oldtimer- und Teilemarkt
D-03042 Cottbus
www.oldtimer-teilemaerkte.de
0351/3360320

**12.02.16-14.02.16**
34. Automotoretro
I-10126 Turin, Lingotto Fiere
www.automotoretro.it
info@automotoretro.it
+39(0)11/350936

**17.02.16-21.02.16**
AvD Histo Monte 2016
D-55116 Mainz
www.avd-histo-monte.com
info@avd-histo-monte.com
07151/6048601

**19.02.16-21.02.16**
46. Winterrallye „Rund um Schotten"
D-63679 Schotten
www.hessen-asc.de
info@meddentaschramm.de
06171/54487

## MÄRZ

**04.03.16-06.03.16**
OSNA-Oldies
D-49078 Osnabrück
www.osna-oldies.de
kontakt@werner-c.de
0173/6777765

**05.03.16-06.03.16**
39. Antwerp Classic Salon
B-2020 Antwerp, Expo
www.siha.de; info@siha.de
02407/17300

**12.03.16-13.03.16**
Technorama
D-34121 Kassel, Messe Kassel
www.technorama.de
info@technorama.de

**17.03.16-20.03.16**
Retro Classics
D-70629 Stuttgart, Landesmesse Stuttgart
www.retro-classics.de
info@retro-messen.de
0711/185602663

**18.03.16-20.03.16**
Milano Autoclassica
I-20017 Rho
www.milanoautoclassica.com

**19.03.16**
16. Frühjahrsteilemarkt
D-06193 Teicha, Sportplatz
www.oldtimerfreunde-halle-teicha.de
post@oldtimerfreunde-halle-teicha.de

**19.03.16-20.03.16**
Oldtimer & Teilemarkt
CH-1701 Fribourg
www.oldtimer-teilemarkt.ch
info@oldtimer-teilemarkt.ch
+41(0)26/4672000

**19.03.16-20.03.2016**
Oldierama
D-79540 Lörrach, Messe
www.messe-loerrach.de

## APRIL

**01.04.16-03.04.16**
Veterama Hockenheimring
D-68766 Hockenheim
www.veterama.de

**03.04.16**
Saisonauftakt breuningerLAND
D-71634 Ludwigsburg
www.retropromotion.de

**06.04.16-10.04.16**
Techno Classica
D-45131 Essen, Messe Essen
www.siha.de; info@siha.de
02407/17300

**10.04.16**
Oldtimer am Großen Weserbogen – „Das Historische Auto & Motorrad-Treffen"
D-32457 Porta Westfalica
www.mobile-klassiker.de

**10.04.16**
Klassikstadt Saisonstart
D-60836 Frankfurt, Klassikstadt
www.klassikstadt.de
info@klassikstadt.de
069/40896980

**15.04.16-17.04.16**
Hockenheim Historic – das Jim Clark Revival
D-68766 Hockenheim, Hockenheimring
www.hockenheim-historic.de

**18.04.16-24.04.16**
25. Tour Auto Optic 2000
F-75015 Paris
www.tourauto.com
competition@tourauto.com
+33(0)14/2594828

**22.04.16-24.04.16**
Vintage Race Days
D-26180 Rastede, Schlosspark
www.vintageracedays.de

**23.04.16**
Auktion klassische Automobile & Motorräder
CH-3125 Toffen/CH
www.oldtimergalerie.ch
info@oldtimergalerie.ch
+41(0)31/8196161

**23.04.16**
Treffen „Alternative Antriebsformen"
D-74889 Sinsheim
Technikmuseum Sinsheim
www.technik-museum.de
info@technik-museum.de
07261/92990

**24.04.16**
4. Pfungstädter Oldtimertreff
D-64319 Pfungstadt
www.rtce.de, mattis@rtce.de
06151/65001

**24.04.16**
Golf 1 Saison Open
D-72218 Wildberg
Flugplatz Wächtersberg
www.facebook.com/groups/Golfeinsfreunde.sued

**24.04.16**
Oldtimerausfahrt
D-67346 Speyer
Technikmuseum Speyer
www.technik-museum.de
Info@technik-museum.de
07261/929947

## MAI

**01.05.16**
15. Int. Clubday der Porschefreunde
D-46535 Dinslaken
Trabrennbahn
www.porschefreunde-1mai.de

**01.05.16**
Youngtimer Vestival
D-45699 Herten, Zeche Ewald
www.youngtimervestival.de

**05.05.16**
Alttellemarkt
D-24616 Brokstedt
Holsteinring
www.mscbrokstedt.de
tellemarkt@mscbrokstedt.de

**06.05.16-08.05.16**
Swiss Marathon Rallye
CH-7304 Malenfeld
www.swiss-marathon-rallye.ch
+41(0)71/9887888

**07.05.16-08.05.16**
Technorama
D-89073 Ulm, Messegelände
www.technorama.de
info@technorama.de

**07.05.16-08.05.16**
Brazzeltag
D-67346 Speyer
Technikmuseum Speyer
www.brazzeltag.de
info@technik-museum.de
06232/67080

**14.05.16-15.05.16**
International Mustang Meeting
D-74889 Sinsheim
Technikmuseum Sinsheim
www.technik-museum.de
info@technik-museum.de
07261/92990

**19.05.16-22.05.16**
Mille Miglia 2016
I-25010 Brescia
www.1000miglia.it

**20.05.16-22.05.16**
Concorso d'Eleganza Villa d'Este
I-22012 Cernobbio
www.concorsodeleganzavilladeste.com

**21.05.16-22.05.16**
28. Lufthansa Klassikertage
D-65795 Hattersheim
www.klassikertage.de
info@slc-ev.de
069/95140177

**21.05.16-22.05.16**
28. Int. Oldtimermesse Tulln
A-3430 Tulln/Staasdorf
www.oldtimermesse.at
oldtimermesse@tulln.at
+43(0)2272/66466

**14.05.16-15.05.16**
Scuderia Colonia Classic
D-53520 Nürburg
www.scuderia-colonia.de
info@scuderia-colonia.de

**AUSFAHRT MIT TRADITION**
Ganz im Geiste ihres Gründers Graf Berghe von Trips steht die Ausfahrt der Scuderia Colonia. Schon zum 17. Mal müssen die Starter Geschick und Orientierungssinn beweisen.

**RUND UMS MUSEUM**

Als „Rallye für Youngtimer und Klassiker der Zukunft" beschreibt das Boxenstop Museum seine Frühjahrs-Ausfahrt, bei der Teamgeist und Geschicklichkeit gefragt sind.

**11.06.16-12.06.16**
StarMaxx Rallye
D-72074, Tübingen, Boxenstop Auto- und Spielzeugmuseum
www.boxenstop-tuebingen.de
07071/929090

**21.05.16-22.05.16**
Retro-Fest
RU-107014 Moskau
Sokolniki Park
www.retro-fest.ru

**22.05.16**
Pinneberg Mobil 2016
D-25421 Pinneberg
Dingstätte/Drostei
www.pinneberg-mobil.de
04101/61110

**28.05.16-29.05.16**
The Jukin '50s
D-33415 Verl-Kaunitz
www.thejukin50s.de
seeburg19@freenet.de
0173/2641964

**28.05.16-29.05.16**
Swiss Classic World
CH-6003 Luzern
www.swissclassicworld.ch
info@swissclassicworld.ch

**29.05.16**
Oldtimer im Park
D-53474 Bad Neuenahr, Kurpark
www.Ahr-Rotwein-Klassik.de
H.J.Doll@T-Online.de

## JUNI

**01.06.16-04.06.16**
29. Kitzbüheler Alpenrallye
AT-6370 Kitzbühel
www.alpenrallye.at
info@alpenrallye.at
+43(0)5356/72901

**02.06.16-06.06.16**
40. DKW-Treffen
D-39264 Garitz, Landhotel
volker.poetsch@t-online.de
034298/73801

**03.06.16-05.06.16**
Klassikwelt Bodensee
D-88046 Friedrichshafen,
Messe Friedrichshafen
www.klassikwelt-bodensee.de
info@messe-fn.de
07541/7080

**03.06.16-05.06.16**
26. Int. Adenau Classic
D-53518 Adenau
www.mscadenau.de

**04.06.16-05.06.16**
Classic Days Berlin
D-13597 Berlin
www.die-classic-days-berlin.de
info@agentur-peppel.de
030/832179222

**05.06.16**
Jahrestreffen der
Alt-Opel-Freunde e.V.
D-32108 Bad Salzuflen-Schötmar
Schützenhaus
www.altopelfreunde.de

**10.06.12-12.06.16**
35. Internationaler Bockhorner Oldtimermarkt
D-26345 Bockhorn
www.oldtimermarkt-bockhorn.de
info@bockhorner-oldtimermarkt.de
04453/7333

**11.06.16**
Classic Car Auction Zürich
CH-8032 Zürich
www.oldtimergalerie.ch
info@oldtimergalerie.ch

**12.06.16**
Ostalgie-Treffen
D-74889 Sinsheim
Technikmuseum Sinsheim
www.technik-museum.de
info@technik-museum.de
07261/92990

**16.06.16-19.06.16**
Ling80 - 80 Jahre Topolino
I-10147 Turin
www.ling80.org

**17.06.16-19.06.16**
14. Int. XM-Jahrestreffen
D-56132 Dausenau, Campingplatz
www.xm-ig.de

**26.06.16-28.06.16**
Bosch Boxberg Klassik
D-76131 Karlsruhe
www.bosch-automotive-tradition.com
bosch-boxberg-klassik@de.bosch.com

**AUTOMOBILES WANDERN**

Zum Oldtimerwandern durch den Schwarzwald lädt der ADAC. Hier geht es nicht um Best- oder Sollzeiten, sondern um das gemütliche Miteinander mit Autos bis Baujahr 1986.

**29.06.16-03.07.16**
ADAC Deutschland Klassik
Südbaden
www.adac.de/klassik
deutschland-klassik@adac.de

**26.06.16**
Oldtimerpicknick Norddeutschland
D-22844 Norderstedt, Stadtpark
www.pinneberg-mobil.de

## JULI

**01.07.16-03.07.16**
8. Schloss Bensberg Classics
D-51429 Bergisch-Gladbach
www.sbc2016.de
02204/421966

**08.07.16-10.07.16**
Le Mans Classic
F-72019 Le Mans
www.lemansclassic.com

**08.07.16-10.07.16**
40. Int. Oldtimer-Meeting
Baden-Baden
D-76530 Baden-Baden
www.oldtimer-meeting.de
info@oldtimer-meeting.de
07223/801290

**08.07.16-10.07.16**
„Bullis-verbinden"-Treffen
D-29614 Soltau,
Campingplatz Imbrock
www.bullis-verbinden.de

**10.07.16**
Corvette & Friends Treffen
D-67346 Speyer
Technikmuseum Speyer
www.technik-museum.de
info@technik-museum.de
06232/670866

**TAG VOLLER HIGHLIGHTS**

Als eintägige Oldtimer-Rallye ist die Köln Historic angelegt. 130 Oldtimer aller Couleur gingen 2015 an den Start – gefahren wird in sportlicher und tourensportlicher Wertung.

**24.09.16**
2. Köln Historic
D-50735 Köln
www.colonia-historic.de
Info@auriga-historic.de

**15.07.16-17.07.16**
11. Rheinbach Classics
D-53359 Rheinbach
www.rheinbach-classics.de

**21.07.16-23.07.16**
Heidelberg Historic
D-74889 Sinsheim
Technikmuseum Sinsheim
www.heidelberg-historic.de
kontakt@heidelberg-historic.de
0721/8104161

**21.07.16-23.07.16**
Eifel Rallye Festival
D-54550 Daun
www.eifel-rallye-festival.de
info@eifel-rallye-festival.de

**29.07.16-31.07.16**
27. Golden Oldies
D-35435 Wettenberg
www.golden-oldies.de
info@golden-oldies.de
0641/80462

## AUGUST

**04.08.16-06.08.16**
Freiburg Schauinsland Klassik
D-79098 Freiburg
www.schauinsland-klassik.de
ADAC-sport@sba.adac.de
0761/3688241

**05.08.16-07.08.16**
Classic Days
D-41363 Jüchen,
Schloss Dyck
www.classic-days.de

**07.08.16**
US-Car-Treffen
D-74889 Sinsheim
Technikmuseum Sinsheim
www.technik-museum.de
info@technik-museum.de
07261/929947

**12.08.16-14.08.16**
44. AvD Oldtimer-Grand-Prix
53520 Nürburg, Nürburgring
www.avd.de/ogpracing

**21.08.16**
23. Oldtimertreffen
D-06193 Teicha, Sportplatz
www.oldtimerfreunde-halle-teicha.de
post@oldtimerfreunde-halle-teicha.de

**25.08.16-28.08.16**
ADAC Eifelrundfahrt
D-50963 Köln
www.eifelrundfahrt.de
silvia.berthold@nrh.adac.de
0221/4727708

**26.08.16-28.08.16**
Vienna Classic Days
A-1200 Wien
www.viennaclassicdays.com
+43(0)1713/7814

## SEPTEMBER

**02.09.16-04.09.16**
12. Classic-Gala Schwetzingen
D-68723 Schwetzingen
www.classic-gala.de
huebner@autoconsult.eu

**08.09.16-10.09.16**
GP Caracciola 2016
D-83209 Prien am Chiemsee
www.gp-rudolf-caracciola.de
info@gp-rudolf-caracciola.de

**10.09.16**
Youngtimer Vestival
D-45699 Herten
www.youngtimervestival.de

**10.09.16-11.09.16**
Technorama
D-31137 Hildesheim, Flugplatz
www.technorama.de
Info@technorama.de

**10.09.16-11.09.16**
MotorMobil Museumsfest
D-72074 Tübingen
Boxenstop Auto- und Spielzeugmuseum
www.boxenstop-tuebingen.de
07071/929090

**Fehlt Ihr Termin? Kein Problem! Schicken Sie uns einfach eine Mail: termine@classiccars-magazin.de.**

# BMW M3

Schöne Rundinstrumente, rote Zeiger und ein für BMW typisches Cockpit – zum Fahrer hin herumgezogen

Breitere Kotflügel und ein Kofferraumdeckel inklusive Spoiler aus Kunststoff: Alles für die DTM und heute unverkennbare Zeichen für einen Original-M3

Dynamik hat einen Namen: M3. Als Basisgefährt für die DTM und Sportlimousine legte der M3 1986 den Grundstein für eine erfolgreiche Modellreihe, die das BMW-Image perfekt verkörpert. Und doch ist der erste M3 etwas ganz Besonderes und deshalb auch so begehrt. Er holt als einziger der fünf M3-Typen seine PS aus einem Vierzylinder-Aggregat. Wer darob die Nase rümpft, hat noch nie ein solches Gefährt bewegt. Im Gegensatz zu den modernen M3/M4-Versionen mit 431 brachialen PS ist der 200 PS starke M3 auf Basis des E30 fast ein filigranes Gefährt. Die Leichtigkeit des Fahrens resultiert aus dem niedrigen Gewicht, der geringeren Vorderachslast und einem vom BMW M1-Reihensechszylinder abgeleiteten feinen Vierzylindermotor.

## DER M3-VIERZYLINDER: EIN SAHNEMOTOR

Das 200 PS-Aggregat (mit Kat leistet es 195 PS) hängt wunderbar am Gas, läuft trotz des Sportcharakters kultiviert und ist sehr drehfreudig. In Kombination mit dem ehrlichen, sprich straffen Fahrwerk lässt sich der M3 wunderbar spielerisch über kurvenreiche Landstraßen treiben, im Grenzbereich tendenziell leicht übersteuernd. Es gibt kaum einen Oldie, der ähnlich viel Fahrspaß bereitet. Aber der Spaß kostet etwas: Rasant wie der M3 steigen die Preise. Und einen gut erhaltenen Sport-E30 gibt wohl kaum einer ab. Und so wird der erste M3 für viele Oldie-Fans ein Traum bleiben. **Werner Müller**

### DATEN & FAKTEN GTÜ

**ANTRIEB** R4-Zyl.; Hubraum: 2302 cm³; Leistung: 147 kW/200 PS² bei 6750/min; max. Drehm.: 240 Nm bei 4750/min; Fünfgang-Getriebe; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttr. Stahlkar. m. zwei Türen; Radaufh. v.: McPherson-Federb., Querl.; h.: Schrägl., Schraubenf., Teleskopstoßd.; v./h.: Stabilisator; Bremsen: v./h. innenbel. Scheiben/Scheiben; Reifen: 205/55 R 15

**ECKDATEN** L/B/H: 4360/1675/1365 mm; Radstand: 2560 mm; Leergew.: 1105 kg; Bauzeit: 1986 bis 1991; Stückz. (M3 E30): 18.000; Preis (1986): 58.850 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 6,6 s; Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h; Verbrauch: 12,0 l/100 km

[1] AZ 17/1987; [2] mit Kat: 195 PS

### MARKTLAGE Classic Data

| | |
|---|---|
| Zustand 2 | 53.900 € |
| Zustand 3 | 34.800 € |
| Zustand 4 | 20.400 € |
| Entwicklung | steigend ▲ |

Fotos: Bernd Ebener

# DIE KLASSE VON '86

**Kinder, wie die Zeit vergeht: Sechs spannende Autos, die vielen noch frisch in Erinnerung sind, werden demnächst 30 Jahre alt und erhalten dann das H-Kennzeichen**

Dynamisch in Richtung Oldtimer: dem Alfa 164 sieht man sein Alter nun wirklich nicht an

## ALFA ROMEO 164

Er kam als Letzter des Tipo 4-Quartetts auf den Markt, ist aber der Attraktivste. Nach Lancia Thema und Saab 9000 (1984) sowie Fiat Croma (1985) wagte sich der Alfa 164 Ende 1986 an die Öffentlichkeit. Alle vier Fahrzeuge basieren auf einer Plattform mit querliegendem Motor vorne. Das bedeutet: Kopflastig, aber viel Platz im Innenraum. Weder beim Design noch bei den Motoren gab es jedoch (bis auf Fiat/Lancia) Ähnlichkeiten.

„Meraviglioso" jubelten die Alfisti. Wunderbar, denn so kam der Alfa 164 in den Genuss des hauseigenen, herrlich klingenden V6-Motors. Kenner geben gefühlvoll Gas, damit die Räder des Fronttrieblers nicht heftig durchdrehen. Aber dann beginnt der Fahrgenuss mit dem 164 V6, akustisch und auch von der Leistung her.

### TOLLER ALFA-SOUND MIT DEM 3,0-LITER-V6

In der Bauzeit des 164 wurden vom 3,0-Liter-V6 sechs Leistungsstufen von 180 bis 232 PS angeboten, von 1994 an auch als Q4-Allradler. Die ausgeprägte Keilform des Edel-Alfa ist heute noch attraktiv. Das H-Alter sieht man ihm nicht an. Und da die Rostvorsorge dank der Teilverzinkung ordentlich war, gibt es gut erhaltene 164. Noch sind sie extrem günstig zu haben. **Werner Müller**

Sauber, sachlich, funktionell: Für einen Italiener vielleicht etwas zu nüchtern

**DATEN & FAKTEN** GTÜ

**ANTRIEB** V6-Zyl.; Hubraum: 2959 cm³; Leistung: 135 kW/184 PS bei 5600/min; max. Drehm.: 261 Nm bei 4400/min; Fünfgang-Getriebe; Vorderradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit vier Türen; Radaufhängung vorn und hinten: McPherson-Federbeine, Querlenker; Stabilisator; Bremsen: v./h. innenbelüftete Scheiben/Scheiben; Reifen: 195/65 R 15

**ECKDATEN** L/B/H: 4555/1760/1400 mm; Radstand: 2660 mm; Leergewicht: 1400 kg; Bauzeit: 1986 bis 1997; Stückzahl: 269.894; Preis (1987): 47.000 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 8,3 s; Höchstgeschwindigkeit: 229 km/h; Verbrauch: 11,9 l/100 km

[1] AZ 12/1991

**MARKTLAGE** Classic Data

| | |
|---|---|
| Zustand 2 | 3000 € |
| Zustand 3 | 1800 € |
| Zustand 4 | 600 € |
| Entwicklung | fallend ▼ |

Fotos: Jürgen Zerha

# LANCIA THEMA 8.32




Der Thema 8.32 trug nicht den Beinamen Ferrari – Patriarch Enzo hatte es verboten

Heute geht die traditionsreiche Marke Lancia am Stock. Der angejahrte Kleinwagen Ypsilon ist der letzte fabrikneue Lancia, der mehr schlecht als recht angeboten wird. Vor 30 Jahren sah das noch anders aus: Lancia war die noble Tochter von Fiat und eine angesagte Größe in der oberen Mittelklasse. 1984 erschien der neue Lancia Thema zunächst mit 120 PS starkem Benziner. Die Plattform hatten die Italiener gemeinsam mit Saab (für den 9000) entwickelt, Fiat (Croma) und später auch Alfa Romeo (164) schlossen sich an.

Um dem unspektakulären Thema mehr Pep zu verleihen, brachte Fiat seine Töchter Lancia und Ferrari zusammen. Der Thema 8.32, der 1986 auf den Markt kam, ist bis heute die einzige viertürige Limousine mit Ferrari-Motor, wobei die Bezeichnung 8.32 für die Zahl der Zylinder (8) und für die Zahl der Ventile (32) steht.

Das Triebwerk stammte aus dem Ferrari 308 GTB und wurde für die zivilere Nutzung überarbeitet: Zugunsten der Laufkultur wurde die Kurbelwellenkröpfung auf 90 Grad zurückgenommen. Das kostete zwar 25 PS Leistung, brachte aber neben der erhofften Laufruhe auch 25 Newtonmeter mehr Drehmoment. Die immerhin noch 215 PS marschieren aber erst bei 6750 Touren – ganz so, wie es sich für einen Sportmotor gehört. Als Problem erwies sich besonders auf nasser Fahrbahn der Vorderradantrieb mit mangelndem Grip – trotz serienmäßiger Differentialsperre.

Von außen unterscheidet sich der Sport-Thema durch einen aus Edelstahl und Aluminium gefertigten Kühlergrill und durch Fünf-Speichen-Räder im Ferrari-Design. Innen trägt der 8.32 Alcantara oder (gegen Aufpreis) Leder. Im Test glänzte der Lancia mit einem Sprint auf Tempo 100 in 7,3 Sekunden und einer gemessenen Höchstgeschwindigkeit von 242 km/h. Der Testverbrauch von 17,2 Liter auf 100 Kilometer galt aber schon seinerzeit nicht als Ruhmesblatt. Auch die Verarbeitung konnte nicht überzeugen.

Ende 1988 folgte die zweite Serie mit Katalysator und nur noch 205 PS. Zugleich stieg der Neupreis auf rund 100.000 Mark. Heute ist besonders die Wartung des Exoten nahezu unbezahlbar: Für jeden Zahnriemenwechsel – alle 20.000 Kilometer – muss der Motor ausgebaut werden.

**Klaus Uckrow**

Schönes Cockpit mit acht Rundinstrumenten und Holz, aufpreispflichtiges Leder. Der Heckspoiler fährt elektrisch auf Knopfdruck aus

## DATEN & FAKTEN

**ANTRIEB** V8-Zyl.; Hubraum: 2927 cm³; Leistung: 158 kW/215 PS bei 6750/min; max. Drehm.: 294 Nm bei 4500/min; Fünfgang-Getriebe; Vorderradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttr. Ganzstahlkar. mit vier Türen; Radaufh. v.: McPherson-Federbeine, Querlenker; h.: Federbeine, Querlenker, Schubstreben; v./h.: Stabilisator; Bremsen: v./h. innenbelüftete Scheiben/Scheiben; Reifen: 205/55 R 15

**ECKDATEN** L/B/H: 4590/1733/1433 mm; Radstand: 2660 mm; Leergew.: 1400 kg; Bauzeit: 1986 bis 1992 (einschl. 2. Serie mit Kat) ; Stückzahl 3284; Preis (1986): 86.000 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 7,3 s; Höchstgeschwindigkeit: 242 km/h; Verbrauch: 17,2 l/100 km

[1] Werksangaben

## MARKTLAGE

Classic Data

| | |
|---|---|
| Zustand 2 | 15.300 € |
| Zustand 3 | 9600 € |
| Zustand 4 | 3600 € |
| Entwicklung | stagnierend |

Fotos: Jürgen Zerb

# AUDI 80

Sauber verarbeitetes Cockpit, schöne Oberflächen, gute Sitze: Der Audi 80 wurde für eine lange Lebensdauer gebaut

Er kam, sah und siegte – bei den Autotestern und beim Publikum. Der neue Audi 80 (intern B3) löste Ende 1985 den höchst erfolgreichen B2 ab, der es auf fast 1,4 Millionen produzierter Exemplare gebracht hatte. Der B3 ging mit fünf verschiedenen Motoren von 54 bis 113 PS an den Start. Der technisch interessanteste war der 1.9 E mit 113 PS, geregeltem Dreiwege-Katalysator und KE-Jetronic von Bosch. Damit ging der Ingolstädter hurtig zur Sache, war schnell unterwegs und zeigte der Konkurrenz BMW 318i und Mercedes 190 E beeindruckend, wer in der Mittelklasse von nun an der Herr im Ring war. Zu den guten Fahrleistungen gesellte sich zudem noch der relativ niedrige Verbrauch von 8,6 l/100 km, was mit dem großen 70-Liter-Tank für beachtliche 800 Kilometer Reichweite sorgte.

Auch das neue, wesentlich edler ausstaffierte und geformte Cockpit sorgte für Wohlgefallen beim verwöhnten Publikum. Die wertvoller wirkenden Materialien und die Formgestaltung mit dem feinen Rundinstrumenten machten klar, dass Audi gewillt war, beim Image die etablierte Konkurrenz einzuholen. Beim Design setzten die Formgestalter auf runde, sachliche Formen: Im Stil passten sie den 80 an den aerodynamisch weltmeisterlichen Audi 100 an.

## WIESELFLINK UND FAHRSICHER IN KURVEN

„Kurven meistert der Newcomer wieselflink und gutmütig – ein Unsicherheitsgefühl kommt nie auf", resümierten die Tester der AUTO ZEITUNG Ende 1986. Die Fahrwerksingenieure trieben dem Frontantrieb die Flausen aus, das sonst typische Zerren der Antriebsräder war passé. Das gute Handling und das sichere Fahrverhalten gingen zudem nicht zu Lasten des Komforts. Auch hier zeigte der B3 seine Klasse. Ausgereifte Technik, unkomplizierte Motoren, Rostvorsorge durch Vollverzinkung, langlebige Cockpit-Materialien – eigentlich ist beim Audi 80 B3 alles angerichtet für eine Bewerbung um das H-Kennzeichen und als Klassiker. Doch die Preise rechts zeigen es: Den Oldtimer-Status und die damit einhergehende Begehrlichkeit hat der Audi 80 (noch) nicht. Vielleicht ist die Form für Oldie-Fans zu wenig reizvoll. Die niedrigen Preise könnte jedoch zu neuen Überlegungen führen.

Für Technik-Freunde bietet sich zudem der B3 mit dem 113 PS starken Einspritzmotor und quattro-Allradantrieb an: Unscheinbarer kann man mit kaum einem Oldie fahrsicher auch auf rutschige Pisten gehen.

**Werner Müller**

### DATEN & FAKTEN GTÜ

**ANTRIEB** R4-Zyl.; Hubraum: 1847 cm³; Leistung: 83 kW/113 PS bei 5600/min; max. Drehm.: 160 Nm bei 3400/min; Fünfgang-Getriebe; Vorderradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttr., vollverzinkte Stahlkar. m. vier Türen; Radaufh. v.: McPherson-Federbeine; Dreieckquerlenker, Stabilisator; h.: Torsionskurbelachse, Dämpferbeine, Panhardstab; Bremsen: v./h. innenbelüftete Scheiben/Scheiben; Reifen: 175/70 R 14

**ECKDATEN** L/B/H: 4393/1695/1397 mm; Radstand: 2546 mm; Leergewicht: 1050 kg; Bauz.: 1985 bis 1991; Stückz.: 1.297.816; Preis (1986): 27.970 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 10,1 s; Höchstgeschwindigkeit: 202 km/h; Verbrauch: 8,6 l/100 km

[1] AZ 25/86

### MARKTLAGE Classic Data

| | |
|---|---|
| Zustand 2 | 2200 € |
| Zustand 3 | 1400 € |
| Zustand 4 | 800 € |
| Entwicklung | stagnierend |

Fotos: Willy Bister/Bernd Ebener

In Kurven dynamisch, aerodynamische Hilfe durch Heckspoiler. Stilvolles Cockpit, schöne Instrumente

# OPEL OMEGA 3000

**Sportsitze mit roten Nähten und gutem Seitenhalt gehörten auch schon in den 80er-Jahren zum Outfit einer gestandenen Sportlimousine**

Im Jahr 1986 leitete Opel eine Zeitenwende ein: Nach acht Generationen erhielt die seit 1953 gebaute Mittelklasse-Limousine Rekord keinen Nachfolger gleichen Namens mehr. Im August rollte stattdessen der neue Opel Omega zu den Händlern. Das zunächst nur mit Stufenheck erhältliche Auto hatte ein neu konstruiertes Fahrwerk mit hinterer Schräglenkerachse und Scheibenbremsen an allen vier Rädern – in Opels Mittelklasse endete damit die Zeit der Starrachse.

Die moderne Karosserie hat einen niedrigen $c_W$-Wert von 0,28, was in Verbindung mit dem relativ geringen Gewicht für gute Fahrleistungen und niedrigen Verbrauch sorgen sollte. Doch für sportliche Performance fehlte zunächst der passende Motor: Der Omega A trat anfangs ausschließlich mit Vierzylindern von 82 bis 122 PS an.

## 3,0-LITER-BENZINER AUS DEM SENATOR

Doch schon bei der Präsentation 1986 wurden die ersten Exemplare einer kommenden Variante mit Sechszylinder-Triebwerken vorgestellt: Dieser Omega 3000 genannte Sportler mit kleinem Heckflügel trug unter der Haube einen aus dem Senator A bekannten Benziner mit drei Liter Hubraum, womit auch die Namensgebung erklärt ist. Der Motor war anfangs in zwei Versionen mit 156 und 177 PS mit und ohne Katalysator zu haben. Ab Frühjahr 1988 gab es in Deutschland nur noch die Version mit Katalysator und 177 PS. Mit dieser Leistung war der Omega A Ende der 80er-Jahre ein ebenbürtiger Gegner von Autos wie dem 185 Kat-PS starken BMW M535i und dem Mercedes 190 E 2.3-16 mit Kat und 170 PS. Doch im direkten Vergleich fehlte dem Opel der letzte Biss: Mit seinem tadellosen Geradeauslauf und dem etwas träge ansprechenden Motor eignete er sich mehr zum schnellen Gleiten auf der Autobahn als zum Kurvenräubern. Die 1987 im Test ermittelte Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h übertraf aber sogar die Vergleichswerte der Konkurrenz aus München und Stuttgart.

Bis zur Modellpflege 1990, als der alte Sechszylinder durch einen neuentwickelten 3,0-Liter-Vierventiler mit 204 PS ersetzt wurde, baute Opel mehr als 15.000 Omega 3000. Doch gut erhaltene originale Exemplare sind heute selten geworden.

**Klaus Uckrow**

## DATEN & FAKTEN

**ANTRIEB** R6-Zyl.; Hubraum: 2969 cm³; Leistung: 130 kW/177 PS bei 5600/min; max. Drehm.: 240 Nm bei 4400/min; Fünfgang-Getriebe; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttr. Ganzstahlkar. mit vier Türen; Radaufh. v.: McPherson-Federb., Querlenker; h.: Schrägl., Schraubenf.; v./h.: Stabi.; Bremsen: v./h. innenbel. Scheiben/Scheiben; Reifen: 195/65 R 15

**ECKDATEN** L/B/H: 4687/1772/1447 mm; Radstand: 2730 mm; Leergew.: 1370 kg; Bauzeit: 1986 bis 1990 (Omega A1); Stückz. (Omega 3000): 15.917; Preis (1987): 44.250 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 8,1 s; Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h; Verbrauch: 13,1 l/ S100 km

[1] Werksangaben

## MARKTLAGE

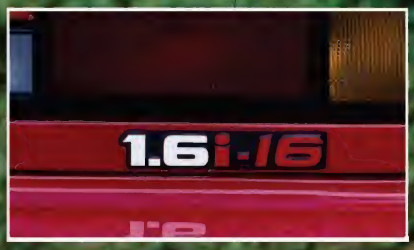
Classic Data

| | |
|---|---|
| Zustand 2 | 3000 € |
| Zustand 3 | 1800 € |
| Zustand 4 | 900 € |
| Entwicklung | stagnierend |

**Damals galt grauer Kunststoff im Cockpit noch als modern und schick. Der kleine Heckflügel auf dem Kofferraumdeckel kennzeichnet den Omega 3000**

Fotos: Willy Bister

# HONDA CRX 1.6-16




Der Honda CRX 1.6-16 wurde nur ein Jahr lang in Deutschland angeboten, dann kam schon die fünf PS stärkere zweite Generation

Die Karriere als Autohersteller startete Honda in den 60er-Jahren mit kleinen, sportlichen Roadstern und Coupés, die von hochdrehenden Motorradmotoren befeuert wurden. Doch nach dem legendären S800, der auch in Deutschland angeboten wurde, war erstmal Hausmannskost in Form von biederen Kleinwagen und praktischen Kompaktmodellen angesagt. 1982 beschloss die Konzernleitung in Japan, für den amerikanischen und europäischen Markt ein günstiges Sportcoupé auf Basis der Limousine Civic aufzulegen.

Schon auf der IAA in Frankfurt 1983 erblickte der aufregende CRX das Licht der Welt. Das geringe Leergewicht von zunächst rund 825 Kilogramm wurde durch verschiedenen Karosserieteile aus Kunststoff erreicht, wie zum Beispiel Kotflügel und Frontmaske. Neu waren die in die Karosserie integrierten Stoßfänger , die nicht wie die herkömmlichen Stoßstangen einfach vor und hinter dem Wagen montiert waren. Als erster Motor diente ab 1984 ein 1,5-Liter-Vierzylinder mit 100 PS. Damit erreichte der nur 3,75 Meter lange CRX 1.5i 190 km/h Höchstgeschwindigkeit.

## VIERVENTILER MIT 25 PS MEHR LEISTUNG

1986 schickte Honda den CRX 1.6-16 mit vier Ventilen pro Zylinder ins Rennen. Bis auf eine kleine Ausbeulung auf der linken Seite der Motorhaube – bedingt durch die höhere Bauweise des Motors mit zwei obenliegenden Nockenwellen – gleicht der Honda äußerlich seinem Vorgänger. Doch der Neue konnte alles ein bisschen besser: mit seinen jetzt 125 PS, die Honda-typisch erst bei 6500 Touren anliegen, preschte der Japaner im Test in 8,5 Sekunden auf Tempo 100. Die Höchstgeschwindigkeit wurde mit 203 km/h ermittelt.

Trotz eines schon damals recht einfachen Fahrwerks mit Starrachse und Trommelbremsen hinten ist der leichte Fronttriebler ein echter Spaßmacher. Der Vierzylinder dreht bis 7500 Touren und hält bei guter Behandlung ewig. Das Getriebe schaltet sich leicht und knackig. Der CRX der ersten Generation erfüllte die damals erforderlichen Abgaswerte übrigens ohne Katalysator und wurde nie damit angeboten.

Schon 1987 wurde das Sportcoupé durch den optisch viel moderneren Nachfolger mit 130 PS (mit Kat 124 PS) abgelöst. Von den wenigen in Deutschland verkauften ersten CRX dürften die meisten als Tuning-Bastelkisten geendet haben. Gut erhaltenen Exemplare sind deshalb selten. **Klaus Uckrow**

### DATEN & FAKTEN GTÜ

**ANTRIEB** R4-Zyl.; Hubraum: 1590 cm³; Leistung: 92 kW/125 PS bei 6500/min; max. Drehm.: 140 Nm bei 5500/min; Fünfgang-Getriebe; Vorderradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttr. Ganzstahlkar. m. zwei Türen; Radaufhängung v.: Querlenker, Torsionsfedern; h.: Starrachse, Federn, Panhardstab; v./h. Stoßdämpfer, Stabilisator; Bremsen: v./h. innenbel. Scheiben/Trommeln; Reifen: 185/60 R 14

**ECKDATEN** L/B/H: 3755/1630/1290 mm; Radst.: 2200 mm; Leergew.: 897 kg; Bauzeit: 1986 bis 1987; Stückzahl: ca. 12.000 (CRX 1.5 und 1.6i-16); Preis (1986) : 22.490 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 8,5 s; Höchstgeschwindigkeit: 203 km/h; Verbrauch: 8,3 l S/100 km

[1] AZ 19/85

### MARKTLAGE Classic Data

| | |
|---|---|
| **Zustand 2** | 4200 € |
| **Zustand 3** | 2800 € |
| **Zustand 4** | 1400 € |
| **Entwicklung** | stagnierend |

Fotos: Willy Bister, Jochen Faber

Der Honda CRX 1.6i-16 mit dem kleinen Heckspoiler ist auch optisch gut gelungen. Das Cockpit ist schmuck

# 80 GRAND JAHRE FIAT 500

Herzlichen Glückwunsch zum 80. Geburtstag: Zwischen 1936 und 1955 dominierte Fiat mit dem 500 die Kleinwagen-Klasse. Der **Topolino – das Mäuschen –** wurde in mehreren Versionen gebaut. Wir feiern im 500 C Kombi „Giardiniera Belvedere“ von 1954

[ **TEXT** Johannes Riegsinger **FOTOS** Wim Woeber, Archiv ]

# DE TOPOLINO

UNVERSCHNÖRKELTE **FUNKTIONALITÄT** WIRD HIER SO INTELLIGENT PRÄSENTIERT, DASS MAN DEN FIAT 500 EINFACH MÖGEN MUSS

**(1) Simples Cockpit, hinten angeschlagene Türen (2) Farblich abgesetzte Segmente erinnern an die Belvedere-Vorfahren mit Holz-Aufbau (3) Kleines Auto, enormes Platzangebot: Mit umlegbaren Fondsitzlehnen zum Traum vom Raum (4) Zwei Türen, simpler Einstieg zum Fond über Klapplehnen (5) Thermosyphon-Kühler hinter dem Motor: Schwerkraft spart Wasserpumpe**

# TOPOLINO MODELL A

Bis zu vier Sitzplätze auf nur zwei Metern Radstand, in allen Versionen immer über 80 km/h schnell, unverwüstlich und charmant: Der Fiat Topolino konnte bereits mit dem Modell A (oben) der ersten

beiden Serien (1936-1948) viele Kunden überzeugen. Der Leiterrahmen mit X-Profil wurde zur Gewichtsersparnis gelocht, die Ganzstahlkarosserie von den Kunden meist mit Stoff-Faltdach bestellt. Lizenz-Versionen des Fiat 500 gab es von NSU in Deutschland, Steyr in Österreich sowie Simca in Frankreich.

Spitzes Kühler-Gesicht und große Scheinwerfer-Ohren – als Fiat Mitte der 1930er-Jahre ein kleines Auto mit 13 PS starkem Motor vorstellt, hat der Winzling schnell einen entsprechend drolligen Spitznamen weg: Nach Walt Disneys Mickey Mouse benannt, darf der Fiat 500 fortan als „Topolino", das Mäuschen, durch die Welt sausen.

Entworfen vom jungen Konstrukteur Dante Giacosa, soll der 500 ein preisgünstiges Gegengewicht im damals meist ungemein luxuriös und elitär ausgeprägten Automobil-Markt sein. Fiat-Chef Giovanni Agnelli hat höchstpersönlich den Auftrag zur Entwicklung erteilt. Im Februar 1934 wird das Konzept nach einjähriger Entwicklungsphase der Fiat-Geschäftsleitung präsentiert: 3,20 Meter lang, zwei Meter Radstand, zwei Sitze und Platz im Fond für wahlweise Gepäck oder zwei Kinder, Stahlkarosserie auf Leiterrahmen, ein kleiner Motor mit gerade einmal 569 Kubikzentimetern Hubraum. Die Fiat-Bosse sind vom Erfolg überzeugt und beschließen die Fertigung. Um die erwartet großen Stückzahlen in Fließbandfertigung produzieren zu können, wird im Turiner Stadtteil Lingotto der heute nahezu legendären Fabrikbau mit Teststrecke auf dem Dach samt Steilkurven errichtet.

## DER TOPOLINO WAR IN DEN 40ERN FORTSCHRITTLICH

Der Fiat 500 A ist ein voller Erfolg, zwischen 1936 und 1948 werden über 122.000 Exemplare verkauft. Der kleine Fiat kann durch seinen fairen Preis von 8900 Lire (ca. 2800 Mark) sowie eine fortschrittliche, durchdachte Konstruktion mit Einzelradaufhängung vorne, teilsynchronisiertem Getriebe und pfiffigen Details punkten: Statt eine Benzinpumpe zu nutzen, wird der Vergaser beispielsweise aus dem darüber eingebauten Benzintank mittels Schwerkraft versorgt. Dasselbe Prinzip wird zur Kühlung genutzt – mit hoch eingebautem Thermosyphon-Kühler spart man sich eine Wasserpumpe.

Ab 1948 bekommt der 500 einen neuen Motor mit obenliegenden Ventilen statt der altbackenen Seitensteuerung: 16,5 PS machen das Mäuschen nun bis zu 95 km/h schnell, der Verbrauch sinkt drastisch. Die Limousine mit ihrem überarbeiteten Fahrwerk und stärkeren Bremsen wird durch einen viersitzigen „Giardiniera"-Kombi mit Aufbau aus Holzrahmen und Faserplatten sowie eine formell ähnliche Lieferwagen-Version „Furgoncino" mit simpler Blechkarosserie ergänzt. Innerhalb nur eines Jahres verkauft Fiat von diesem Typ B stolze 21.000 Stück. Mittlerweile hat die französische Fiat-Dependence Simca allerdings Eigeninitiative ergriffen: Man schätzt die Chancen des in Frankreich als Simca 5 verkauften Topolino, erfolgreich gegen Citroën 2CV und Renault 4CV anzutreten, als schlecht ein. Die Franzosen entwerfen deshalb einen viersitzigen Rivalen. Dieser Simca 6 gibt in Turin den Anstoß zur Entwicklung des Fiat 500 C: Ab 1949 ersetzt der neue Topolino den nur ein Jahr lang angebotenen 500 B. Technisch entspricht das neue Auto zwar in vielen Zügen dem B-Typ, das Design hat aber einen entscheidenden Schritt in die Gegenwart getan: Mit integrierten Scheinwerfern, weit nach vorne gezogener Motorhaube, kräftigen Ponton-Kotflügeln und quer liegendem Kühlergrill folgt der 500 C dem bulligen Schönheits-Ideal der 50er-Jahre. Wieder wird das Auto als Limousine und Kombi angeboten. Ab 1951 erhält auch der Giardiniera-Kombi unter dem Beinamen Belvedere eine Ganzstahlkarosserie – die Holzkonstruktion des Aufbaus wird nun durch farbig abgesetzte, eingepresste Segmente angedeutet.

## CHARMANTER PRAGMATISMUS ZEICHNET DEN FIAT 500 C AUS

Bis zum Produktions-Ende 1955 kann Fiat von allen 500 C-Versionen weit über 375.000 Exemplare absetzen – ein enormer Erfolg. Und bei einer Begegnung mit dem Topolino wird auch viele Jahrzehnte später noch der Reiz des kleinen Wagens klar: Unverschnörkelte Funktionalität wird hier so intelligent präsentiert, dass man den Auto-Zwerg einfach mögen muss. Während die Kunden der Limousine häufig zum Faltschiebedach griffen, um Mitfahrern im Fond statt Kopffreiheit wenigstens frischen Fahrtwind anbieten zu können, ist beim Belvedere auf gleichem Radstand einfach der hintere Überhang ausgereizt – im Kombiheck finden selbst erwachsene Fondpassagiere gut Platz. Mit umgeklappten Lehnen lädt hier ein erstaunlich großer Kofferraum zum Verreisen oder Transportieren ein.

Dieser enorme Gebrauchswert wurde in den sparsamen 50er-Jahren durch einen höchst effizienten Motor komplettiert. Autotester priesen das Beschleunigungsvermögen aus dem Stand auf Dauer-Reisetempo 80 km/h in 30 Sekunden und errechneten dann trotz dieser strammen Fahrleistungen einen Verbrauchsschnitt von höchstens sechs Litern aus. Zusammen mit dem komfortablen und relativ sicheren Fahrwerk, dem laufruhigen Motor und den guten Bremsen wurde der Topolino als Kleinwagen mit den Qualitäten eines Mittelklasse-Autos gehandelt.

Erst nach 19 Jahren wird der Topolino abgelöst, wieder hat Dante Giacosa zwei Geniestreiche abgeliefert: Ab 1955 läuft der Fiat 600 und ab 1957 der Fiat Nuova 500 vom Band – die nächste Erfolgsgeschichte. ■

### DATEN & FAKTEN GTÜ

**ANTRIEB** R4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; untenliegende Nockenwelle, Stoßstangenantrieb; Gemischbildung: Fallstrom-Vergaser (Weber/Solex); Bohrung x Hub: 52,0 x 67,0 mm; Hubraum: 569 cm³; Verdichtung: 6,4; Leistung: 12 kW/16,5 PS bei 4400/min; maximales Drehmoment: k. A.; teilsynchronisiertes (Gänge 3 und 4) Viergang-Getriebe; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Gelochter Leiterrahmen und Ganzstahlkarosserie mit drei Türen; Radaufhängung vorn: Querlenker, quer liegende Blattfeder; hinten: Starrachse, halbelliptische Blattfedern, Stabilisator; v./h. Teleskop-Öldruckstoßdämpfer; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Trommeln, hydraulisch betätigt; Reifen: 4.25-15 T; Scheiben-Räder: 15 x 2.50 C

**ECKDATEN** L/B/H: 3320/1290/1410 mm; Radstand: 2000 mm; Spurweite v./h.: 1116/1083 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 660/990 kg; Tankinhalt: 22 l; Bauzeit: 1949 bis 1955; Stückzahl: 376.370 (Fiat 500 C gesamt); Preis (1955): 4450 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschleunigung: k. A.; Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h; Verbrauch: ca. 5,8 l/100 km

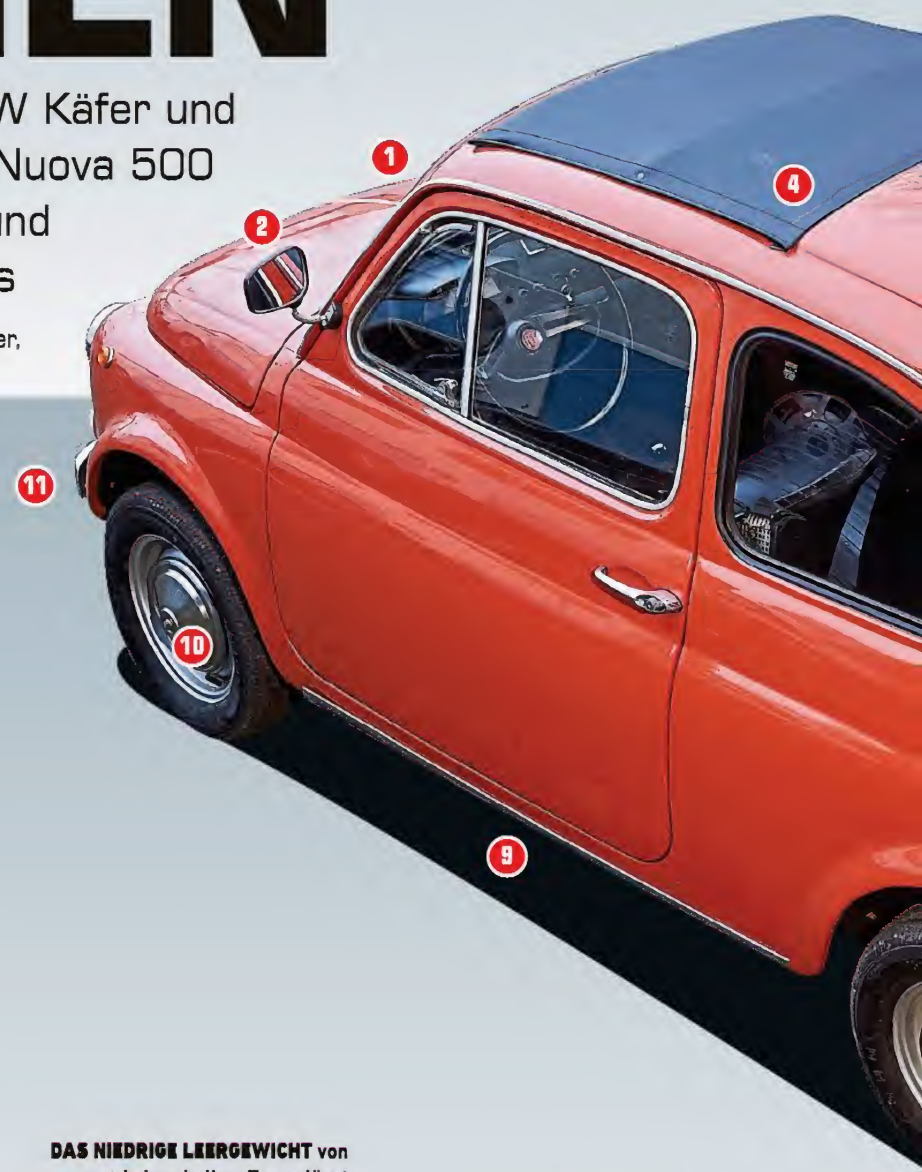
[1] Werksangaben

# KLEINES STÜCK ITALIEN

Wie wohl sonst nur der VW Käfer und der Citroën 2CV war der Nuova 500 **Massentransportmittel** und Botschafter seines Landes

**TEXT** Carsten van Zanten **FOTOS** Wim Woeber, Scoutsource.de Communications (3), Fiat (2)

Es war ein schweres Erbe, das der Fiat Nuova 500 bei seinem Verkaufsstart 1957 antreten musste. Immerhin war sein Vorgänger mit dem Beinamen Topolino (Mäuschen) über einen Zeitraum von ziemlich genau zwei Jahrzehnten mit rund einer halben Million verkaufter Exemplare maßgeblich verantwortlich für die Demokratisierung des Automobils in Italien. Der Nuova, also der neue Cinquecento, sollte an diesen Erfolg nicht nur anknüpfen, sondern ihn mit gänzlich neuem Konzept deutlich übertreffen. Vier statt zwei Sitzplätze, dafür nur zwei statt vier Zylinder und Heck- statt Frontmotor, dazu noch äußerst kompakte Außenmaße und ein auch heute noch modern wirkendes Design – fertig war der automobile Verkaufsschlager. Bis zum Produktionsende im Jahr 1977 verkaufte Fiat fast vier Millionen Exemplare der zweitürigen Limousine und des dreitürigen Kombis Giardiniera, hinzu kamen noch ein paar Hunderttausend Lizenzbauten und teils skurrile Derivate. Georg Hilger hat bislang rund 90 Fiat 500 aufbereitet und über seinen Oldtimer-Handel „Hilgers feine Art" in Köln-Kalk verkauft. Er weiß: „Dieses faszinierende Auto begeistert die >



**DAS NIEDRIGE LEERGEWICHT** von nur rund einer halben Tonne lässt 18 PS gar nicht so schlapp wirken

**DER VORDERE KAROSSERIEBEREICH** ist besonders rostgefährdet – so perfekt sieht es nicht immer aus

**DER GRAUE WAGENHEBER** ist eigentlich Kennzeichen der D-Modelle, passt aber auch für den 500 L

**IM KOFFERRAUM** bildet sich in der Reserveradmulde und hinter den Lampentöpfen gerne Rost

**DIE AUSPUFFANLAGE** sollte nicht durchgerostet sein. Gleiches gilt für das Abschirmblech darüber

**DAS FALTDACH** darf nicht eingerissen oder sonstwie beschädigt sein

**DER REGELKLAPPEN-THERMOSTAT** rechts neben dem Öleinfüllstutzen muss unbedingt funktionieren

**AUF EINER LÄNGE** von nur 2970 Millimetern Platz für vier Personen und ein wenig Gepäck – verpackt in zeitlosem und sehr ansprechendem Design

**DIE MECHANISCHE BENZINPUMPE** arbeitet bei mehr oder weniger regelmäßiger Wartung problemlos

**DAS GETRIEBE** ist haltbar, die synchronisierte Variante aus dem Fiat 126 ist dennoch empfehlenswert

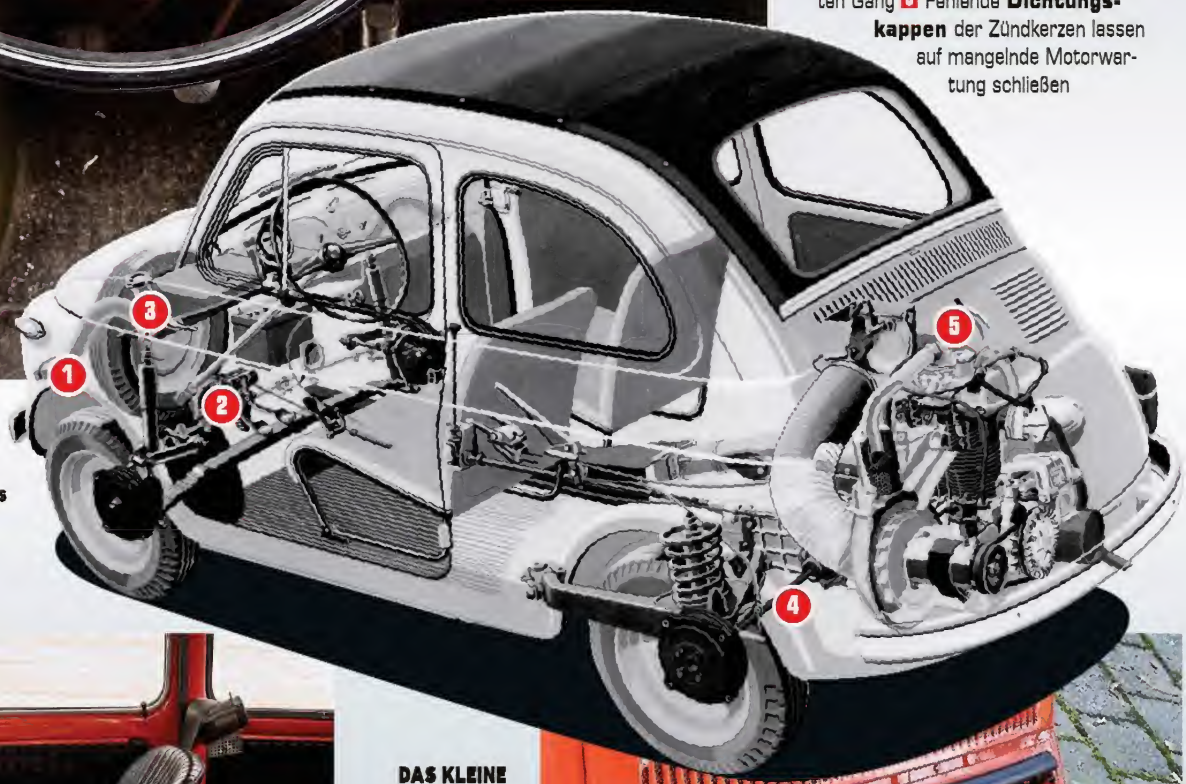
**DIE ACHSSCHENKELHALTERUNGEN** am oberen Lenkarm sind häufig ausgeschlagen

**DIE QUER VERLAUFENDEN** Verstärkungsstreben der Bodengruppe sollten durchgehend sein

**ANTRIEBSWELLEN UND RÜCKDÄMPFER** sind vor allem bei frühen Modellen bekannte Schwachstellen

**DER MIT KUNSTSTOFF** verkleidete Instrumententräger war exklusiv der von 1965 bis 1972 angebotenen L-Version vorbehalten

1 Die **vorderen und hinteren Radläufe** sind wie die Kotflügel sehr rostanfällig 2 Das **Lenkgetriebe** zeigt oft Undichtigkeiten 3 Die **Stoßdämpfer** machen häufig schlapp 4 Defekte **Antriebswellen** verraten sich durch ein spürbares „Schlagen" beim Wechsel vom ersten in den zweiten Gang 5 Fehlende **Dichtungskappen** der Zündkerzen lassen auf mangelnde Motorwartung schließen




**ES GIBT EINIGE POTENZIELLE SCHWACHSTELLEN** zu prüfen, letztlich aber nicht wirklich mehr als bei anderen Autos aus dieser Zeit

**DAS KLEINE MOTÖRCHEN** hat wie das Getriebe oft ein gar nicht so kleines Problem mit dem Ölverlust – deshalb auf Flecken unterm Auto achten

**DIE VORDERSITZE** sehen zwar fragil aus, lassen aber auch größer gewachsene Personen äußerst manierlich sitzen

**MIT IHREM UNWIDERSTEHLICHEN CHARME**, der technischen Unkompliziertheit und der unschlagbaren Wendigkeit sind viele Fiat 500 in den Metropolen Italiens auch heute noch geschätzte Alltagsautos

Menschen mindestens so sehr wie ein Ferrari, ruft dabei aber keinerlei Neid-Faktor hervor." Mögliche Sorgen rund um die vermeintlich unzuverlässige, weil wenig robuste italienische Technik versucht Hilger dabei im Keim zu ersticken. „Ein Fiat 500 ist nicht stärker anfällig für Rost- oder Technikprobleme als jedes andere Fahrzeug aus jener Zeit", ist er überzeugt. Im Gegenteil ermögliche es die eher simple Konstruktion des Cinquecento, selbst „Kernschrott wieder aufzubauen". Im Umkehrschluss hieße das aber nicht, dass man Restauration und Unterhalt eines Nuova Cinquecento auf die leichte Schulter oder gänzlich ohne technisches Vorwissen in Angriff nehmen sollte. Vom recht weit verbreiteten Tipp, den 500 für Arbeiten am Unterboden einfach mit einer Matratze als Unterlage auf die Seite zu legen, hält Hilger beispielsweise überhaupt nichts ...

## SPÄTERE F-, L- UND R-MODELLE AM STÄRKSTEN VERBREITET

Die allererste, bis 1960 gebaute Generation des Fiat Nuova 500 mit bescheidenen 13,5 PS ist heutzutage extrem rar. Als offensichtlichstes Erkennungszeichen dient das bis zum Kofferraumdeckel reichende Faltdach. Für gut erhaltene Exemplare jener Zeit können mitunter Preise von deutlich über 20.000 Euro aufgerufen werden. Der ab 1958 parallel angebotene, 25 PS starke 500 Sport ist übrigens die einzige Modellvariante mit festem Dach.

Beim ab 1960 produzierte 500 D wuchs der Hubraum um 20,5 auf 499,5 Kubikzentimeter, die Leistung stieg auf 17,5 PS. Auch er verfügte noch über die an den B-Säulen angeschlagenen so genannten Selbstmördertüren, sein Klappdach reichte aber nur bis knapp hinter die B-Säulen. Zudem hielten Komfortdetails wie eine serienmäßige Scheibenwaschanlage, ein Aschenbecher, gepolsterte Sonnenblenden und Türkontaktschalter für die Innenraumbeleuchtung Einzug.

Das ab 1965 produzierte Modell Fiat 500 F verfügte über konventionell öffnende Türen und größere Fensterscheiben, die Leistung des 0,5 Liter großen Zweizylinders stieg um eine halbe Pferdestärke auf 18 PS. Von 1968 an gab es zudem eine L-Version, was für Lusso, also Luxus stand. Dieser drückte sich unter anderem durch Chrom-Zierleisten, ein Sportlenkrad, hochwertigere Innenraummaterialien, einen mit Kunststoff verkleideten Instrumententräger sowie stabilere Ablagefächer aus. Zum Ausstattungsumfang zählten auch zusätzliche Chrombügel auf den Stoßstangen, die beim Fotomodell dieser Geschichte allerdings fehlen.

Den Schlusspunkt hinter die 20-jährige Karriere des Nuova Cinquecento setzte von 1972 bis 1975 der 500 R (für rinnovata = renoviert) mit dem auf 18 PS gedrosselten Motor des zeitgleich präsentierten Fiat 126.

Die Hochphase in puncto Neuwagenverkäufe fiel zweifellos in die Ära der D- und L-Modelle, von denen zwischen 1965 und 1972 allein in Italien rund zwei Millionen Exemplare (und damit mehr als die Hälfte der Gesamtproduktion) neu zugelassen wurden. Da überrascht es nicht, dass die Fahrzeuge aus diesem Zeitraum heute das Gros der noch existierenden Fiat 500 stellen. Der 500 R ist dagegen deutlich seltener zu finden und wegen seines größeren 600-Kubikzentimeter-Motors begehrt.

## SERIÖSE ANGEBOTE BEGINNEN BEI RUND 5000 EURO

Vor allem in der Preisspanne zwischen 5000 und 7000 Euro finden sich aktuell zahlreiche Angebote. Wird weniger verlangt, sollten sich nur ausgewiesene Experten und ambitionierte Schraubertalente angesprochen fühlen. Denn der gesunde Menschenverstand lässt vermuten, dass es sich hierbei mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit um bedauernswerte Pflegefälle handelt, die nur mit hohem Material- und Zeitaufwand gerettet werden können.

Ein höherer Kaufpreis garantiert selbstverständlich nicht automatisch ein sorgenfreies Leben mit dem Fiat 500. „Vor allem aus Italien kommen immer wieder Blender auf den Markt", weiß Hilger. Die technische Substanz hält in diesen Fällen nicht annähernd, was die scheinbar schicke Schale auf den ersten Blick verspricht. „Da kann es schnell passieren, dass man nach dem Kauf 2000 Euro und mehr zusätzlich investieren muss, um den Wagen überhaupt auf ein insgesamt verkehrssicheres Niveau zu bringen. Kosmetische Korrekturen sind dabei noch mit eingerechnet", so Hilger. Um so etwas zu vermeiden, kann man sich auch direkt auf Cinquecento ab 8000 Euro konzentrieren, zu denen auch der hier vorgestellte von >

## KRAFTZWERGE

Der gebürtige Wiener Karl „Carlo" Abarth (1908 bis 1979) kümmerte sich mit seiner Tuningfirma mit dem Skorpion im Logo intensiv um den Fiat 500. Die stärkste Ausbaustufe war der Abarth 695 SS, der mit 38 PS bis zu 140 km/h schnell war.

**SCHÖN UND SELTEN** Originale Abarth-Versionen des 500 sind rar gesät und entsprechend teuer

**INGENIEUR MIT MOTORSPORT-HERZ** Carlo Abarth entwickelte und baute Sport- und Rennwagen

Schnittzeichnung: Centro Storico Fiat

**DER AUFRAGENDE VORDERWAGEN** deutet nicht auf eine atemraubende Beschleunigung hin, sondern auf die bei diesem Nuova 500 verbauten Blattfedern aus dem Fiat 126

# EIN KONZEPT – VIELFÄLTIGE INTERPRETATIONEN

**DEN NSU-FIAT WEINSBERG** gab es von 1959 bis 1963 genau 6228 Mal als Limousette oder Coupé

**DER FIAT 126** wurde ab 1972 angeboten und übernahm einen Großteil der Fiat 500-Technik

**DER VIGNALE GAMINE** fährt leider nur halb so dynamisch, wie er aussieht. Nur rund 300 Exemplare

**DIE KOMBIVERSION GIARDINIERA** behielt über den gesamten Modell-Zyklus (1960 bis 1975) die hinten angeschlagenen „Selbstmördertüren"

**VOM OFFENEN FIAT 500 JOLLY** wurden zwischen 1958 und 1965 lediglich 416 Exemplare produziert

Fiat bot den Cinquecento auch in einer Kombiversion an. Der besondere Clou der Giardiniera (Gärtnerin): Für einen ebenen Ladeboden kippten die Ingenieure den Zweizylinder im Heck einfach zur Seite. In einer Kleinserie legte Fiat zudem den Jolly auf, eine Art Strand-Buggy (oder Golf-Cart?) ohne Dach und Türen. Der italienische Karosseriebauer Vignale legte auf Basis des Fiat 500 einen Roadster auf, und unter dem Markennamen NSU-Fiat bzw. Neckar entstanden in Neckarsulm zwei besonders elegante Karosserievarianten: Weinsberg Limousette und Weinsberg Coupé. Natürlich nicht zu vergessen: Steyr-Puch aus Graz baute den 500 in Lizenz mit selbst entwickeltem Boxermotor. Das geniale Konzept des Originals setzte der Fiat 126 von 1972 an erfolgreich fort.

„Hilgers feine Art“ (9450 Euro) gehört, um das Risiko von vornherein zu minimieren.
Der erste prüfende Blick sollte möglicher Korrosion an Karosserie und tragenden Teilen gelten. Vor allem der vordere Fahrzeugteil ist stark gefährdet – unter anderem Radkästen, Reserveradmulde und Batterieumfeld, aber auch die Schweller und Türen verlangen nach gründlicher Inspektion. Ein Tipp vom Experten: Der Fahrzeugunterboden kann viel über die Qualität der ausgeführten Arbeiten aussagen. Nach erfolgten Schweißarbeiten sollten die Verstärkungsstreben weiterhin durchgehend sein. Im Idealfall wurde dann auch in anderen Bereichen mit gleicher Gründlichkeit gearbeitet. Zur dieser Überprüfung aber den Wagen bitte nicht kippen, sondern aufbocken ...
Bei dieser Gelegenheit empfiehlt sich dann auch ein kräftiges Rütteln an den Rädern. Wird dabei Spiel festgestellt, deutet dies auf das weit verbreitete Problem der ausgeschlagenen Achsschenkel hin. Auch kann es sein, dass die Spur eingestellt werden muss. Dass viele Fiat 500 vorne sehr hochbeinig wirken, liegt an der oftmals nachträglich verbauten Blattfederung des Fiat 126, die generell etwas härter ist und anders baut als die des Fiat 500 und den Vorderwagen deshalb nach oben ragen lässt.

## ORIGINALITÄT STEHT HINTER KOMFORT UND SICHERHEIT

Allein diese Fahrwerksmodifikation zeigt, dass Originalität in der Fiat 500-Szene selten an erster Stelle steht. Ein Großteil der Fahrzeuge hat sich im Laufe der Jahre in puncto Technik und Ausstattung zum Teil recht deutlich vom ursprünglichen Auslieferungszustand entfernt. Unter anderem wurden viele ehemalige „zivile“ Cinquecento mehr oder minder aufwändig in Richtung Abarth-Replica getrimmt. Ein Skorpion-Logo auf dem Blech muss noch lange nicht bedeuten, dass darunter auch wirklich der Geist des großen Carlo Abarth lebt.

## MOTORVARIANTEN

| | NUOVA 500 N | 500 F/500 L | 500 R |
|---|---|---|---|
| Motor | R2-Zylinder, luftgekühlt, hinten längs eingebaut; 2-Ventiler; obenl. Nockenwelle | | |
| Gemischbildung | Vergaser | | |
| Hubraum | 479 cm³ | 499,5 cm³ | 594 cm³ |
| Leistung bei | 10 kW/13,5 PS 4000/min | 13 kW/18 PS 4600/min | 13 kW/18 PS 4000/min |
| Max. Drehmoment bei | 30 Nm 3400/min | 30 Nm 2200/min | 39 Nm 2500/min |
| Getriebe | Viergang-Schaltgetriebe, unsynchronisiert | | |
| Antrieb | Hinterräder | | |
| Radaufhängung vorn | Einzelradaufhängung an Querlenkern, Blattfedern, Stoßdämpfer | | |
| Radaufhängung hinten | Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfer | | |
| Lenkung | Zahnstangenlenkung | | |
| Bremsen v./h. | Trommeln/Trommeln | | |
| Reifen rundum | 125-12 | 125-12 | 135 R 12 |
| L/B/H in mm | 2970/1320/1325 | 2970/1320/1335 | 2970/1320/1335 |
| Radstand in mm | 1840 | | |
| Leer-/Gesamtgew. | 470/680 kg | 520/840 kg | 595/840 kg |
| Bauzeit | 1957-1960 | 1965-1972 | 1972-1975 |
| Stückzahl | 3.893.294 (alle Nuova 500; inkl. Lizenzbauten und Derivaten: ca. 4.250.000) | | |
| Fahrleistungen Verbrauch[1] | Höchstgeschw.: 85 km/h 4,5 l/100 km | Höchstgeschw.: 95 km/h 5,5 l/100 km | Höchstgeschw.: 107 km/h 5,5 l/100 km |
| Grundpreis (Jahr) | 3390 Mark (1957) | 3350 Mark (1965) | 4390 Mark (1972) |

Classic Data

## MARKTLAGE

| | | | |
|---|---|---|---|
| Zustand 2 | 14.100 € | 8200 € | 8600 € |
| Zustand 3 | 8600 € | 5200 € | 4800 € |
| Zustand 4 | 4000 € | 1900 € | 1700 € |
| Entwicklung | stagnierend ▶ | leicht steigend ▲ | leicht steigend ▲ |

[1] Werksangaben

Eine gute Tuning-Maßnahme stellt das Montieren von 145/70er-Reifen statt der 125 Millimeter breiten Serien-Pneus dar. „Die 135er sind nicht empfehlenswert, weil sie wegen des höheren Querschnitts leicht am Radkasten schleifen“, verrät Hilger. Weitere sinnvolle Brüche mit der historischen Exaktheit sind unter zum Beispiel eine Arretierung der ansonsten frei nach vorn klappbaren Vordersitze, was unter anderem die Prüfer bei der Hauptuntersuchung gnädig stimmt, sowie mit wenig Aufwand nachrüstbare Dreipunkt-Automatikgurte. Angesichts der insgesamt nur wenig ausgeprägten passiven Sicherheit des Fiat 500 mit seinen dünnen Blechen steigert so etwas das subjektive Sicherheitsgefühl deutlich. ■

## KAUFBERATUNG FIAT NUOVA 500 BJ.: 1957-1975

**KAROSSERIE** Korrosion ist zweifellos ein Thema beim Fiat 500. Die Stellen, an denen **der Rost blühen** kann, sind mannigfaltig. Typische Stellen sind unter anderem die Reserveradmulde, die Radkästen und Kotflügel, der Frontscheibenrahmen sowie die Seitenschweller und die unteren Türkanten. Die gute Nachricht: Selbst scheinbar hoffnungslose Fälle können mit verhältnismäßig überschaubarem Aufwand gerettet werden.

**TECHNIK** Die technische Basis des Fiat 500 ist **wenig anspruchsvoll und robust** – regelmäßige und sorgfältige Wartung vorausgesetzt. Typische Mängel sind etwa ausgeschlagene Achsschenkel vorne, ein undichtes Lenkgetriebe und ein nicht öffnender Luftaustritt-Regelklappen-Thermostat, der zum Hitzetod des Motors führen kann. Auch die Elektrik kann zicken, aber neue Kabelbäume sind günstig.

**ERSATZTEILE** Die Ersatzteilsituation präsentiert sich dank der ungebrochenen Popularität des Fiat 500 und der nach wie vor großen Zahl an noch existierenden Fahrzeugen **sehr entspannt**. Es gibt nichts, das es nicht gibt. Allerdings könnte die Qualität der angebotenen Ersatzteile hier und das besser sein. Insgesamt ist und bleibt der Nuova Cinquecento auf absehbare Zeit aber ein vergleichsweise günstig zu unterhaltender Oldtimer.

## ADRESSEN

**Hilgers feine Art**
Georg Hilger
Martin-Köllen-Straße 14
51103 Köln
Tel.: 0221/557087
Mail: info@hilgers-feine-art.de
**www.hilgers-feine-art.de**

**Fiat 500-Forum e.V.**
Klaus Hense
Braunlager Straße 8
28844 Weyhe
Tel.: 04203/3951
Mail: vorstand@500forum.de
**www.500forum.de**

## FAZIT

**VON CARSTEN VAN ZANTEN** Dem betörenden Charme des Fiat 500 zu widerstehen, fällt schwer. Im Gegenteil: Dank günstiger und stabiler Preise, einer guten Ersatzteilversorgung und simpler Technik geht man mit dem knuffigen Italiener kaum ein Risiko ein. Zu unterschätzen ist das „Abenteuer Cinquecento“ aber nicht. Vermeintliche Schnäppchen können sich schnell als zeit- und kostenintensive Pflegefälle entpuppen. Auch die scheinbar wenig anspruchsvolle Technik verlangt dennoch nach einem Mindestmaß an Fachwissen. Wer dieses mitbringt, kann an und mit dem Fiat 500 eine Menge Spaß haben.

# PREIS

Käfer und Golf zählen zu den beliebtesten Oldtimern in Deutschland. Welcher der beiden **günstiger zu kaufen und unterhalten ist**, zeigt der Ratgeber in fünf Kapiteln

DM 9585,-

VW GOLF L

[1] Grundpreis Golf L mit 50 PS (4/1975) inkl. Ust.

Sie spielen schon länger mit dem Gedanken, sich einen Oldtimer zu kaufen, wissen aber nicht, was der Spaß kostet? Immer wieder sind schwindelerregende Summen zu lesen, für die exotische Preziosen versteigert oder verkauft werden. Doch mit einem bodenständigen, soliden und auf den ersten Blick günstigen Klassiker sollte doch nichts verkehrt laufen, oder? Seien Sie gespannt. In fünf Kapiteln werden zwei Volkswagen-Evergreens mit Blick auf die Kosten untersucht. Wir vergleichen das einst meistgebaute Auto, den VW Käfer, gegen seinen Nachfolger, den VW Golf der ersten Generation, in Bezug auf Technik, Ersatzteile, Steuern und Versicherung sowie Wertentwicklung und Kaufpreis. Der besseren Vergleichbarkeit wegen fiel die Wahl auf den Käfer in seiner letzten Entwicklungsstufe und den frühen Golf mit Chromstoßstangen und kleinen Rückleuchten.

Der 1303 kommt im August 1972 auf den Markt. Von seinen unzähligen Vorgängern mit Brezel-, Oval- und Rechteckfenstern unterscheidet sich der modernste aller Käfer durch eine gewölbte Panorama-Frontscheibe, größere Rückleuchten und die gepolsterten Armaturentafel. Vom nur zwei Jahre gebauten Vorgänger, dem 1302, übernimmt der 1303 das deutlich verbesserte Fahrwerk mit Schräglenker-Hinterachse und McPherson-Federbein-Vorderachse. Im Heck arbeitet zu Beginn ein 1,3-Liter-Boxer mit 44 PS oder der größte Serienkäfer-Motor mit 1,6 Litern und 50 PS. Später folgt noch eine 25-PS-Sparversion.

1974 debütiert nach 2,7 Millionen Arbeitsstunden, 3,7 Millionen Testkilometern und 1,5 Milliarden Mark Entwicklungskosten der Golf. Die McPherson-Vorderachse ist neben wenigen Details die einzige Gemeinsamkeit der beiden Oldtimer. Ansonsten ist der von Giugiaro gezeichnete Nachfolger mit Reihenvierzylinder, Wasserkühlung, Vorderradantrieb, großer Heckklappe und gegen Aufpreis erhältlichen fünf Türen die große Hoffnung der damals schwer angeschlagenen Wolfsburger. 1975 sind beide Autos als Neuwagen mit 815

**Aufbruch in eine neue Zeit. Der Golf überwindet 1975 werbewirksam den jahrzehntelangen Käfer-Platzmangel**

# FRAGE

VW 1303

**Mit Attributen wie Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit wird der Käfer noch Mitte der 70er beworben**

Mark Differenz in der Preisliste aufgeführt. Wie steht es heute, 40 Jahre später, um die beiden zum Klassiker gereiften VW? Hierzu haben wir mit Stefan Wäke, Werkstattmeister im Classic Competence Center Wolfsburg, gesprochen.

## TECHNIK

„Er läuft und läuft und läuft." Der berühmte Werbeslogan kommt einem in Bezug auf die Solidität des Käfers noch heute unweigerlich in den Sinn. Außer den typischen Ölundichtigkeiten und der schlechten Kühlung des dritten Zylinders ist die Käfer-Technik sehr robust und zuverlässig. Kein Wunder, wird er zwischen 1938 und seiner Einstellung 2003 doch kontinuierlich verbessert. Die Hauptproblematik am Käfer ist nicht die mangelhafte Heizleistung, sondern die Rostanfälligkeit. Aufgrund des separaten Plattformrahmens kann Korrosion an den Schraubkanten zur Karosserie und am Rahmenkopf über die Zukunft des Autos entscheiden. Weitere Problemzonen sind unter anderem die Wagenheberaufnahmen, das Batterieblech und die Karosseriebleche. Rost ist auch beim >

Fotos: Jürgen Zerha, Volkswagen AG (2)

### GOLF L GTÜ

**ANTRIEB** R4-Zyl.; Hubraum: 1093 cm³; Leistung: 37 kW/50 PS bei 6000/min; max. Drehm.: 77 Nm bei 3000/min; Viergang-Getriebe; Vorderradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttr. Ganzstahlkarosserie m. zwei o. vier Türen; Radaufhängung vorn: McPherson-Federbeine, Dreiecklenker; hinten: Verbundlenkerachse, Längslenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer; Bremsen: v./h. Trommeln; Reifen: 155 R 13

**ECKDATEN** L/B/H: 3705/1610/1410 mm; Radstand: 2400 mm; Leergew.: 808 kg; Bauzeit: 1974 bis 1983; Stückzahl (o. Cabrio, Caddy): 6.249.960; Preis (1975): 9585 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschl.: 0 auf 100 km/h in 17 s; Höchstgeschw.: 145 km/h; Verbr.: 9 l/100 km

[1] Werksangaben

### KÄFER 1303 GTÜ

**ANTRIEB** B4-Zyl.; Hubraum: 1285 cm³; Leistung: 32 kW/44 PS bei 4100/min; max. Drehm.: 86 Nm bei 3000/min; Viergang-Getriebe; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Ganzstahlkarosserie auf Plattformrahmen mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: McPherson-Federb., Querlenker; hinten: Schräglenker, Drehstabfedern; v./h. Teleskopstoßämpfer; Bremsen: v./h. Trommeln; Reifen: 155 R 15

**ECKDATEN** L/B/H: 4110/1590/1500 mm; Radstand: 2420 mm; Leergewicht: 890 kg; Bauzeit: 1972 bis 1975; Stückzahl (Limousine): 916.713; Preis (1975): 8770 Mark

**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschl.: 0 auf 100 km/h in 25,5 s; Höchstgeschw.: 125 km/h; Verbr.: 8,8 l/100 km

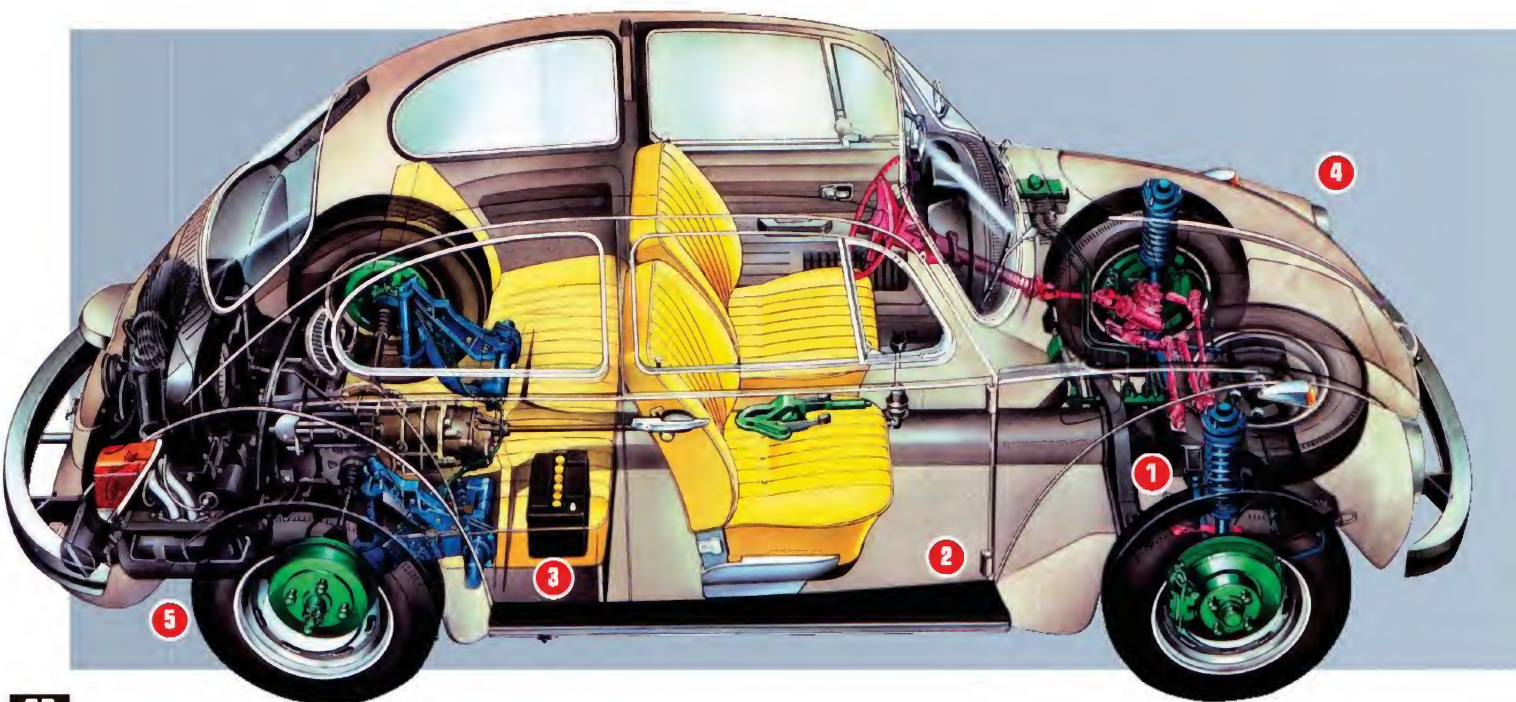
[1] Werksangaben

Nachfolger ein großes Problem. Minderwertiger Recycling-Stahl hat die Anzahl der ersten Golf-Modelle schon früh dezimiert. Vor allem am Vorderwagen trifft es Kotflügel, Stehbleche und Federbeindome. Am Unterboden droht Rost an allen Bereichen, die mit Spritzwasser in Berührung kommen. Dazu zählen Schweller, der Übergang zum Boden und das hintere Abschlussblech. Auch im Bereich der Hinterradaufhängung kann es zu Rost kommen. Golftypisch sind außerdem durchgerostete Tankeinfüllstutzen.

Aus technischer Sicht betrachtet, ist auch der Golf sehr langlebig. Erhöhten Verschleiß bei zügiger Fahrweise zeigen Bremsen und Antriebswellen. Der 1,1 Liter große Motor ist bis auf eingelaufene Schlepphebel und Nockenwellen sowie undichte Zylinderköpfe unauffällig. Die Getriebe sind – anders als beim Käfer – unproblematisch. Der Golf kommt zudem mit weniger Wartung aus. Beim Käfer ist alle 5000, beim Golf alle 7500 Kilometer ein Ölwechsel vorgeschrieben. Das beim Käfer alle 15.000 Kilometern vorgeschriebene Einstellen der Ventile entfällt beim 50-PS-Golf. Bei diesem Intervall folgt lediglich der Regelservice. „Der Golf ist das robustere Auto“, fasst der Werkstattmeister im Autohaus Wolfsburg Klassik denn auch zusammen.

## ERSATZTEILE

Bei der Ersatzteilversorgung hingegen schwächelt der Golf I. Das überrascht, denn er wurde nicht nur öfter, sondern auch länger gebaut als der 1303. Über die lange Bauzeit haben sich jedoch viele charakteristische Teile verändert. Vieles lässt sich auch von späteren Modellen übernehmen. Wer aber den Charme eines frühen Golf erhalten will, muss sich im Klaren sein, dass Teile von der Stange Mangelware sind. Verschleißteile und Reparaturbleche sind zwar billig im Zubehör zu bekommen. Die Qualität ist aber häufig fragwürdig. Anders als der Golf galt der Käfer schon damals als Liebhaberfahrzeug. So hat sich um den Käfer eine rege und gut vernetzte Szene entwickeln können. Von Anbietern aus aller Welt ist jedes Teil zu bekommen. Natürlich gibt es auch



Marinogelber Lack und Kunstleder in Tannengrün markierten im Golf den farbenfrohen Neuanfang Mitte der 70er-Jahre

**1 Kotflügel** Die schlechte Blechqualität beim Golf I ist unter anderem an rostigen Schraubkanten zu sehen **2 Federbeindome** Auch die Aufnahmen der Federbeine leiden unter Korrosion **3 Schweller** Blech im Spritzwasserbereich ist enorm rostanfällig **4 Abschlussblech** Der hintere Wagenteil rostet unter anderem zwischen Endspitze und Heckblech **5 Tankeinfüllstutzen** Ist der Rost schon von außen zu sehen, ist auch der Bereich dahinter befallen

1303-spezifische Teile wie die vorderen Kotflügel, die in guter Qualität nur schwer zu finden sind. Der Käfer-Fahrer hat aber, anders als der Golf-Besitzer, immerhin die Wahl zwischen Preis und Qualität bei der Suche nach Ersatz. Experte Jörn Schwieger von Volkswagen Classic Parts: „Wer bei Ersatzteilen in Sachen Preis und Qualität die Auswahl haben möchte, ist mit dem 1303 besser beraten."

## STEUER/VERSICHERUNG

Mit H-Kennzeichen verlangt das Finanzamt pauschal 191 Euro pro Jahr. Werden Käfer und Golf versichert, empfiehlt sich eine spezielle Oldtimer-Assekuranz. In unserem Beispiel versichert ein 50-jähriger Angestellter, verheiratet, ein Kind, in einem Einfamilienhaus lebend, seit 20 Jahren unfallfrei, die beiden in einer Garage untergestellten Klassiker, die nur er selbst fährt, bei der Zurich-Versicherung. An Haftpflicht werden für beide Fahrzeuge, die mindestens Note 3 entsprechen müssen, jeweils 83 Euro pro Jahr fällig. Werden die beiden Klassiker mit einer Deckungssumme von 100 Millionen Vollkasko >

## ERSATZTEIL- UND WERKSTATTPREISE

**Was kosten Ersatzteile und deren Einbau bei Käfer und Golf? Die angegebenen Brutto-Werte sind als Richtwerte zu verstehen. Bei N.A. ist der jeweilige Arbeitsaufwand entscheidend. Die 41 Classic Competence Center von Volkswagen stehen mit Rat und Tat bereit.**

| | Käfer Teile | Käfer Lohn | Golf I Teile | Golf I Lohn |
|---|---|---|---|---|
| Ölwechsel | 23,- | 60,- | 28,- | 40,- |
| Bremsen komplett | 245,- | 159,- | 173,- | 126,- |
| Stoßdämpfer rundum | 208,- | 298,- | 154,- | 310,- |
| Kupplungswechsel | 186,- | 371,- | 153,- | 265,- |
| Austauschmotor* | 3219,- | N.A. | 1003,- | N.A. |
| Kotflügel vorn | 174,- | 230,- | 115,- | 177,- |
| Stoßstange vorn | 375,- | 70,- | 236,- | 118,- |
| Endschalldämpfer | 160,- | N.A. | 105,- | 105,- |
| Ventildeckeldichtung | 5,- | 106,- | 46,- | 106,- |

*Rumpfmotor bei 1303, Teilmotor für Golf I

**1 Rahmenkopf** Hat an der Befestigung der Vorderachse der Rost zugeschlagen, wird es richtig teuer **2 Schraubkanten** Die mit dem Plattformrahmen verschraubte Karosserie rostet häufig entlang der Kanten **3 Batterieblech** Ausgetretene Säure befällt das Blech im Verborgenen **4 Scheinwerfertöpfe** Von außen sichtbare Rostbläschen kündigen umfangreichere Schäden an **5 Ölverlust** Das zweiteilige Motorgehäuse und die Stößelschutzrohre markieren ihr Revier

**Im sehr einfach eingerichteten Käfer kommt trotz 1303 typischer Panoramascheibe und moderner Vorderachse ungetrübtes Oldtimerfeeling auf**

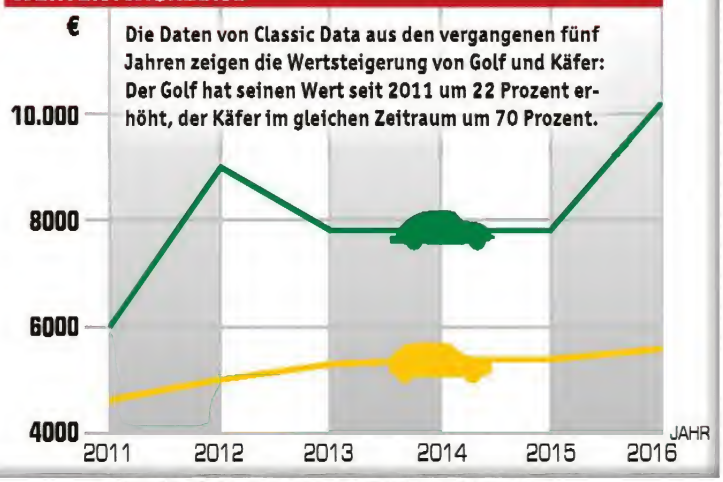
Zeichnungen: Volkswagen AG

## STEUER & VERSICHERUNG

**Die Kfz-Steuer beträgt mit H-Kennzeichen pauschal 191 Euro pro Jahr. Am Beispiel der Zurich Oldtimer-Versicherung wird der Unterschied bei der jährlichen Vollkasko-Rechnung (VK: 500 € SB/TK: 150 € SB) deutlich.**

## WERTENTWICKLUNG

Classic Data




Gelbe Linie: Golf I (1975-1978), 50 PS, Zustand 2. Grüne Linie: Käfer 1303 (1972-1978), 44 PS, Zustand 2

versichert, beträgt die Differenz 27 Euro. Der Golf ist in diesem Beispiel günstiger dabei.

### WERTENTWICKLUNG

Selbst wenn man sich einen Oldtimer nicht als Wertanlage kauft, freut einen doch eine positive Entwicklung der Marktlage. Wie sieht es im Fall von Käfer und Golf aus? Insgesamt sind laut KBA 49.365 Käfer und 3344 Golf mit H-Zulassung in Deutschland unterwegs. Für unsere Beispiele sieht die Lage so aus: Vom 1303 mit 44 PS waren zum 1. Januar 2015 noch 2332 Stück und vom Ur-Golf mit 50 PS nur sehr wenige Fahrzeuge, nämlich 59 Stück, in Flensburg gemeldet. Der Golf ist also der deutlich seltenere Oldtimer. Ist er deshalb automatisch wertvoller? Die Analysten von Classic Data sagen nein. Der Golf legte seit 2011 um 22 Prozent an Wert zu. Der Käfer steigerte seinen Wert in fünf Jahren aber um 70 Prozent. Auch künftig ist davon auszugehen, dass der Käfer dem Golf preislich davonfahren wird.

### KAUFPREIS

Was bedeutet die Wertentwicklung bezüglich des aktuellen Kaufpreises? Classic Data gibt einen zwi-

**Der für den Audi 50 und VW Polo entwickelte EA 801 war bis 1983 im Programm und leidet lediglich unter eingelaufenen Kipphebeln**

**Dank großer Heckklappe ist die fahrsichere erste Kombi-Limousine von Volkswagen auch heute noch sehr praktisch**

schen 1972 und 1975 gebauten 1303 mit 44 PS im Zustand 2 mit 10.200 Euro an. Beim Käfer bestätigt sich das hohe Preisniveau auch bei Privatangeboten. Natürlich bekommt man einen 1303 schon für 5000 Euro – mit diesem Budget erhält man aber lediglich eine solide Aufbaubasis. Restaurierte und ansehnliche Käfer liegen zwischen 20.000 und 25.000 Euro.

Einen zwischen 1975 und 1978 gebauten Golf mit 50 PS taxiert Classic Data in Note 2 auf 5600 Euro. Theoretisch muss also im Vergleich zum 1303 nur knapp die Hälfte angelegt werden. Wie sieht es in der Praxis aus? Auch ein früher Golf ist für 5000 Euro und weniger zu bekommen. Aber allein die Kosten und der Aufwand einer ordentlichen Restaurierung (siehe Ersatzteile) stehen dann in keinem Verhältnis. Das vermeintliche Schnäppchen wird zum Groschengrab. Für ein gut gepflegtes und regelmäßig gewartetes Fahrzeug müssen zwischen 10.000 und 15.000 Euro eingeplant sein. Der 1303 bewegt sich aufgrund des Liebhaberstatus in ganz anderen Sphären als der Golf. In der Praxis zeigt sich: Der Golf ist zwar rarer, aber günstiger zu bekommen. ■

**FAZIT**

**VON INGO EIBERG** In drei von fünf Wertungskapiteln dieses Kostenvergleichs hat der Golf I gegenüber dem Käfer die Nase vorn. Robuste Technik bieten beide, beim Golf ist diese jedoch vom handwerklichen Aufwand her gesehen leichter zu reparieren. Außerdem benötigt der Golf weniger Service. Bei der Versorgung mit Ersatzteilen punktet hingegen der Käfer. Hier kann man aus dem Vollen schöpfen. Geht es um die Versicherung, liegt in unserem Beispiel der Golf knapp vorn. Wertmeister ist in jedem Fall Deutschlands Lieblings-Oldie, der Käfer. Er wird auch weiter ordentlich im Wert steigen. In Bezug auf den Kaufpreis holt der Golf den alles entscheidenden Punkt. Er ist in diesem Vergleich theoretisch nur halb so teuer wie der Käfer. Die in diversen Gebrauchtwagenportalen aufgerufenen Preise für beide Modelle bestätigen auch in der Praxis die Differenz.

Fotos: Klaus Huber-Abendroth (1)

Der luftgekühlte Boxer ist bis auf Ölundichtigkeiten und Hitzeprobleme dank großer Bohrung bei geringem Hub ein Dauerläufer

# AKTUELLE NOTIERUNGEN

Classic Data

Definition der Zustandsnoten gemäß Classic Data:
ZUSTAND 1 – Makellos. Keine Mängel, Beschädigungen oder Gebrauchsspuren an Technik und Optik. Komplett und perfekt restauriertes Spitzenfahrzeug. Neuwertig oder gar besser. Sehr selten anzutreffen.
ZUSTAND 2 – Gut. Mängelfrei, aber mit leichten Gebrauchsspuren. Seltener, guter unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht restauriert. Technisch und optisch einwandfrei.
ZUSTAND 3 – Gebraucht. Ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig.
ZUSTAND 4 – Verbraucht. Nur eingeschränkt fahrbereit. Zur erfolgreichen Abnahme gem. §29 StVZO sind sofortige Arbeiten notwendig. Leichte bis mittlere Durchrostungen. Fahrzeug komplett, aber nicht zwingend unbeschädigt.
ZUSTAND 5 – Restaurierungsbedürftig. Mangelhafter, nicht fahrbereiter Gesamtzustand. Fahrzeug nicht zwingend komplett.

| MARKE | MODELL | KAROSSERIE | BAUJAHR | | PS | ZUSTAND | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | VON | BIS | | 2 | 4 |
| AC | Ace Bristol | Roadster | 1956 | 1963 | 130 | 226.000 | 105.000 |
| | Cobra 289 | Roadster | 1963 | 1966 | 271 | 960.000 | 0 |
| | Cobra 427 | Roadster | 1965 | 1967 | 395 | 1.000.000 | 0 |
| Alfa Romeo | 1900 | Limousine | 1950 | 1954 | 80 | 23.000 | 8.800 |
| | Giulietta Sprint | Coupé | 1954 | 1958 | 65 | 32.100 | 11.300 |
| | Giulietta Spider | Cabriolet | 1955 | 1958 | 65 | 34.100 | 12.600 |
| | Giulia Sprint GT | Coupé | 1963 | 1966 | 106 | 35.300 | 9.600 |
| | Giulia TI | Limousine | 1963 | 1967 | 92 | 16.200 | 3.900 |
| | 2600 Sprint | Coupé | 1962 | 1966 | 145 | 61.000 | 18.800 |
| | 2600 | Limousine | 1964 | 1969 | 130 | 19.800 | 5.700 |
| | Giulia Sprint GTA | Coupé | 1965 | 1969 | 115 | 170.000 | 90.000 |
| | 1600 Spider (Duetto) | Roadster | 1966 | 1968 | 109 | 28.200 | 10.200 |
| | 1750 Spider Veloce (Fastb.) | Roadster | 1969 | 1972 | 118 | 17.800 | 6.100 |
| | 1750 | Roadster | 1967 | 1972 | 118 | 12.100 | 3.300 |
| | GT 1300 Junior | Coupé | 1970 | 1975 | 89 | 18.900 | 6.000 |
| | Montreal | Coupé | 1970 | 1977 | 200 | 66.000 | 23.000 |
| | 2000 GT Veloce | Coupé | 1971 | 1977 | 132 | 23.400 | 7.800 |
| | Giulia Super 1.3 | Limousine | 1972 | 1974 | 89 | 12.400 | 3.200 |
| | 1600 Junior Zagato | Coupé | 1972 | 1975 | 109 | 37.400 | 12.500 |
| | Giulia Nuova Super 1.6 | Limousine | 1974 | 1977 | 102 | 14.100 | 2.800 |
| | 2000 Spider Veloce | Roadster | 1975 | 1983 | 127 | 18.600 | 7.000 |
| | Alfasud Sprint ti | Coupé | 1973 | 1977 | 76 | 7.600 | 1.600 |
| | Spider 1600 | Roadster | 1974 | 1982 | 103 | 16.900 | 5.800 |
| | Alfettta GT 1.8 | Coupé | 1974 | 1976 | 122 | 9.300 | 1.900 |
| | Alfetta GTV 6 | Coupé | 1979 | 1986 | 158 | 10.500 | 1.900 |
| | Alfa 6 | Limousine | 1979 | 1982 | 160 | 9.400 | 2.600 |
| | Spider 1.6 | Roadster | 1983 | 1990 | 104 | 10.700 | 2.300 |
| | Spider 2.0 | Roadster | 1983 | 1989 | 128 | 11.400 | 3.300 |
| | Alfa 75 3.0 V6 | Limousine | 1987 | 1991 | 189 | 7.800 | 1.600 |
| | SZ | Coupé | 1989 | 1991 | 207 | 36.900 | 16.500 |
| | Spider 2.0 | Roadster | 1990 | 1993 | 120 | 13.800 | 4.200 |
| | 155 Q4 | Limousine | 1993 | 1995 | 187 | 4.200 | 1.500 |
| | RZ | Cabriolet | 1993 | 1994 | 210 | 46.300 | 23.500 |
| | Alfa 33 16V QV | Limousine | 1991 | 1994 | 132 | 3.100 | 600 |
| | Spider 2.0 Twin Spark | Cabriolet | 2000 | 2004 | 150 | 6.200 | 1.500 |
| | GtV 3.0 24V | Coupé | 1998 | 1999 | 220 | 6.800 | 1.800 |
| | 164 QV | Limousine | 1994 | 1997 | 232 | 7.400 | 2.800 |
| Alpina | B6 2.8 (E21) | Limousine | 1978 | 1980 | 200 | 29.600 | 7.500 |
| | B7 S Turbo( E12) | Limousine | 1982 | 1982 | 330 | 38.000 | 10.500 |
| | B7 Turbo (E24) | Coupé | 1984 | 1987 | 330 | 40.200 | 11.500 |
| | B6 2.8 (E30) | Limousine | 1985 | 1990 | 209 | 25.900 | 9.900 |
| | B3 2,7 (E30) | Cabriolet | 1987 | 1992 | 204 | 18.500 | 7.100 |
| | B10 3,5 (E34) | Limousine | 1988 | 1992 | 254 | 14.100 | 5.200 |
| Alpine-Renault | A110 (1300 S) | Coupé | 1966 | 1971 | 115 | 60.000 | 23.700 |
| | A110 (1600 SC) | Coupé | 1973 | 1975 | 127 | 72.800 | 27.500 |
| | A 310 V6 | Coupé | 1977 | 1984 | 150 | 32.000 | 9.000 |
| | V6 Turbo (GTA) | Coupé | 1985 | 1989 | 200 | 20.000 | 8.100 |
| Aston Martin | DB2/4 Mk.III | Coupé | 1957 | 1959 | 162 | 228.000 | 96.500 |
| | DB4 GT | Coupé | 1959 | 1962 | 302 | 1.400.000 | 0 |
| | DB 5 | Coupé | 1963 | 1965 | 286 | 590.000 | 270.000 |
| | DB 6 | Coupé | 1965 | 1969 | 285 | 340.000 | 185.000 |
| | DBS V8 | Coupé | 1969 | 1972 | 345 | 112.000 | 45.000 |
| | V8 Vantage | Coupé | 1977 | 1987 | 430 | 130.000 | 44.900 |
| | V8 Volante | Cabriolet | 1987 | 1989 | 420 | 139.000 | 60.500 |
| | Lagonda | Limousine | 1976 | 1987 | 345 | 51.300 | 15.100 |
| | Virage | Coupé | 1989 | 1996 | 310 | 59.000 | 0 |
| | DB7 | Coupé | 1994 | 1999 | 340 | 33.800 | 13.200 |
| | Virage LE | Coupé | 1994 | 1995 | 354 | 68.500 | 0 |
| Audi | Super 90 | Limousine | 1966 | 1971 | 90 | 9.300 | 1.800 |
| | 100 LS | Lim. 2-türig | 1968 | 1971 | 80 | 9.600 | 1.300 |
| | 100 Coupé S | Coupé | 1971 | 1976 | 112 | 27.200 | 8.800 |
| | 50 | Limousine | 1974 | 1975 | 50 | 8.700 | 2.300 |
| | 80 GTE | Limousine | 1975 | 1976 | 110 | 9.200 | 1.800 |
| | 80 GTE quattro | Lim. 2-türig | 1985 | 1986 | 112 | 5.000 | 1.200 |

**ALLE PREISE**

Classic Data

Quelle: Classic Data
Marktbeobachtung GmbH & Co. KG
Harpener Str. 56 · 44791 Bochum
www.classic-data.de/
info@classic-data.de

| MARKE | MODELL | KAROSSERIE | BAUJAHR | | PS | ZUSTAND | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | VON | BIS | | 2 | 4 |
| | 100 Avant 5E | Limousine | 1978 | 1982 | 136 | 6.000 | 1.200 |
| | 200 5T | Limousine | 1980 | 1983 | 170 | 10.100 | 2.100 |
| | Sport Quattro | Coupé | 1984 | 1985 | 306 | 300.000 | 150.000 |
| | Quattro | Coupé | 1984 | 1987 | 200 | 46.500 | 10.600 |
| | Coupé Quattro | Coupé | 1984 | 1987 | 136 | 9.200 | 2.000 |
| | quattro 20 V | Coupé | 1989 | 1991 | 220 | 56.000 | 14.800 |
| | 200 Avant quattro 20V (Kat) | Kombi | 1989 | 1991 | 220 | 9.500 | 2.800 |
| | Coupé quattro S2 | Coupé | 1990 | 1992 | 220 | 14.300 | 3.500 |
| | Cabriolet 2.3 E | Cabriolet | 1991 | 1995 | 133 | 8.000 | 2.100 |
| | V8 quattro (Kat.) | Limousine | 1991 | 1994 | 280 | 9.800 | 1.700 |
| | S6 plus Avant | Kombi | 1996 | 1997 | 326 | 11.000 | 4.500 |
| | S8 Quattro | Lim. 4-türig | 1997 | 1999 | 340 | 12.200 | 4.200 |
| Austin-Healey | 100/4 BN2 | Roadster | 1955 | 1965 | 90 | 60.000 | 26.700 |
| | 100 BN6 | Roadster | 1958 | 1959 | 117 | 40.800 | 16.500 |
| | Sprite Mark I (Frog-Eye) | Roadster | 1958 | 1961 | 46 | 17.900 | 5.600 |
| | 3000 Mark I (BN7) | Roadster | 1959 | 1961 | 124 | 45.800 | 18.100 |
| | 3000 Mark III (BJ8) | Roadster | 1963 | 1967 | 148 | 50.500 | 18.700 |
| Bentley | 3 litre | Tourer | 1921 | 1927 | 70 | 210.000 | 95.000 |
| | 4 1/2 litre | Tourer | 1927 | 1931 | 105 | 640.000 | 440.000 |
| | R-Type Continental | Coupé | 1952 | 1954 | 137 | 1.000.000 | 780.000 |
| | Mulsanne | Limousine | 1980 | 1987 | k.A. | 23.400 | 5.900 |
| | Turbo R | Limousine | 1989 | 1991 | k.A. | 19.000 | 7.000 |
| | Continental T | Coupé | 1996 | 2002 | 400 | 83.000 | 0 |
| Bitter | Diplomat CD | Limousine | 1973 | 1979 | 230 | 35.200 | 11.100 |
| | SC 3.9 | Cabriolet | 1984 | 1986 | 210 | 33.900 | 9.600 |
| BMW | 328 | Roadster | 1937 | 1939 | 80 | 850.000 | 530.000 |
| | 327 | Coupé | 1937 | 1941 | 55 | 120.000 | 45.000 |
| | 503 | Coupé | 1956 | 1959 | 140 | 155.000 | 75.000 |
| | 507 | Roadster | 1956 | 1956 | 150 | 1.600.000 | 1.200.000 |
| | Isetta | Coupé | 1956 | 1962 | 13 | 18.500 | 5.800 |
| | 502 - 3.2 Liter Super | Limousine | 1957 | 1961 | 140 | 48.100 | 11.800 |
| | 700 Coupé | Coupé | 1959 | 1963 | 30 | 11.300 | 4.000 |
| | 3200 CS | Coupé | 1962 | 1965 | 160 | 64.000 | 25.000 |
| | 1500 | Limousine | 1962 | 1964 | 80 | 10.900 | 2.300 |
| | 1800 TI | Limousine | 1964 | 1968 | 110 | 19.000 | 5.000 |
| | 1800 TI/SA | Limousine | 1964 | 1965 | 130 | 80.000 | 40.000 |
| | 2002 | Limousine | 1968 | 1973 | 100 | 14.500 | 3.700 |
| | 2002 ti | Limousine | 1968 | 1971 | 120 | 29.200 | 8.300 |
| | 2000tii | Limousine | 1969 | 1972 | 130 | 22.500 | 6.000 |
| | 2002 Cabriolet | Cabriolet | 1970 | 1970 | 100 | 31.300 | 11.800 |
| | 2002 Baur | Targa | 1971 | 1975 | 100 | 18.000 | 5.600 |
| | 2000 Touring | Kombi | 1971 | 1973 | 100 | 16.200 | 5.600 |
| | 3.0 CSi | Coupé | 1971 | 1975 | 200 | 39.800 | 11.800 |
| | 3.0 CSL | Coupé | 1971 | 1972 | 180 | 145.000 | 60.000 |
| | 1802 | Limousine | 1973 | 1975 | 90 | 12.700 | 4.000 |
| | 2002 turbo | Limousine | 1973 | 1974 | 170 | 65.000 | 26.100 |
| | 525 (E12) | Limousine | 1973 | 1976 | 145 | 8.900 | 2.200 |
| | 3.3 L | Limousine | 1974 | 1976 | 190 | 27.100 | 6.600 |
| | 1502 | Limousine | 1975 | 1977 | 75 | 8.800 | 2.700 |
| | 633 csi | Coupé | 1976 | 1982 | 197 | 18.500 | 4.400 |
| | 323i (E21) | Limousine | 1979 | 1982 | 143 | 17.500 | 5.200 |
| | 635 csi | Coupé | 1978 | 1981 | 218 | 19.000 | 4.600 |
| | M1 | Coupé | 1978 | 1981 | 277 | 410.000 | 0 |
| | M 535i (E12) | Limousine | 1979 | 1981 | 218 | 24.900 | 5.900 |
| | 318i (E30) Baur TC 2 | Targa | 1983 | 1985 | 105 | 7.700 | 1.700 |
| | 323i (E30) | Limousine | 1983 | 1985 | 150 | 10.700 | 2.700 |
| | 745i (E23) | Limousine | 1983 | 1986 | 252 | 13.300 | 2.800 |
| | M 635 csi | Coupé | 1984 | 1986 | 286 | 48.500 | 14.000 |
| | 535i (E28) | Limousine | 1985 | 1987 | 218 | 12.500 | 3.200 |
| | 325i Cabriolet (E30) | Cabriolet | 1986 | 1987 | 171 | 17.900 | 5.900 |
| | M3 (E30) | Limousine | 1986 | 1989 | 200 | 56.100 | 21.200 |
| | 325i (E30) | Limousine | 1986 | 1991 | 170 | 12.300 | 3.100 |
| | 750iL (E32) | Limousine | 1987 | 1994 | 300 | 8.600 | 1.500 |
| | Z1 | Roadster | 1988 | 1991 | 170 | 36.500 | 15.100 |
| | 850i | Coupé | 1989 | 1994 | 300 | 22.800 | 5.600 |
| | 318i Cabriolet (E30) | Cabriolet | 1991 | 1993 | 113 | 13.300 | 4.400 |
| | M5 (E34) | Limousine | 1992 | 1995 | 340 | 21.300 | 6.800 |
| | M3 (E36) | Coupé | 1992 | 1996 | 286 | 17.600 | 5.000 |
| Borgward | Hansa 1800 | Limousine | 1952 | 1954 | 690 | 14.500 | 3.900 |
| | Lloyd LP 400 | Limousine | 1953 | 1957 | 13 | 7.400 | 1.800 |
| | Hansa 1100 | Coupé | 1958 | 1961 | 55 | 16.000 | 5.200 |
| | Lloyd Alexander TS | Limousine | 1958 | 1961 | 25 | 8.800 | 3.700 |
| | Isabella | Limousine | 1958 | 1961 | 60 | 14.900 | 4.100 |
| | Isabella Coupé | Coupé | 1958 | 1961 | 75 | 33.000 | 7.500 |
| | 2,3 Liter (P100) | Limousine | 1960 | 1961 | 100 | 33.000 | 11.400 |
| | Arabella de Luxe | Limousine | 1960 | 1963 | 45 | 7.700 | 2.000 |
| Buick | Roadmaster | Cabriolet | 1955 | 1956 | 236 | 70.000 | 27.000 |
| | Riviera | Coupé | 1963 | 1964 | 340 | 22.000 | 5.500 |
| | Skylark GS350 | Coupé | 1966 | 1967 | 325 | 23.100 | 5.000 |
| Cadillac | Eldorado Biarritz | Cabriolet | 1959 | 1959 | 345 | 140.000 | 55.000 |
| | Serie 62 | Cabriolet | 1960 | 1960 | 325 | 65.500 | 26.000 |
| | Fleetwood Sixty Special | Limousine | 1964 | 1964 | 340 | 25.500 | 8.300 |

| MARKE | MODELL | KAROSSERIE | BAUJAHR | | PS | ZUSTAND | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | VON | BIS | | 2 | 4 |
| | Seville | Limousine | 1976 | 1979 | 180 | 16.100 | 4.700 |
| Chevrolet | Bel Air | Coupé | 1953 | 1954 | 115 | 28.400 | 7.700 |
| | Nomad | Kombi | 1959 | 1959 | 185 | 28.500 | 7.500 |
| | Corvette | Cabriolet | 1958 | 1958 | 230 | 75.000 | 27.000 |
| | Corvette C1 | Cabriolet | 1962 | 1962 | 250 | 71.000 | 26.000 |
| | Corvette Sting Ray C2 | Coupé | 1963 | 1963 | 250 | 92.000 | 35.000 |
| | Impala SS | Coupé | 1962 | 1964 | 253 | 26.000 | 7.300 |
| | Chevelle SS 396 | Coupé | 1968 | 1968 | 250 | 31.800 | 8.200 |
| | Camaro SS | Coupé | 1967 | 1969 | 295 | 42.700 | 14.000 |
| | Corvette Stingray | Cabriolet | 1970 | 1972 | 300 | 41.400 | 14.700 |
| | Corvette Stingray | Coupé | 1974 | 1977 | 250 | 25.200 | 10.300 |
| | Corvette C3 | Targa | 1980 | 1981 | 190 | 21.300 | 7.600 |
| | Corvette C4 | Coupé | 1984 | 1990 | 243 | 16.300 | 5.700 |
| | Corvette ZR1 (C4) | Coupé | 1990 | 1995 | 375 | 22.000 | 0 |
| Chrysler | 300 (A) | Coupé | 1955 | 1955 | 300 | 56.000 | 15.500 |
| | 300 C | Coupé | 1957 | 1957 | 375 | 66.400 | 19.000 |
| | 300 | Cabriolet | 1967 | 1968 | 349 | 21.600 | 6.900 |
| | HY | Kastenwagen | 1958 | 1981 | 42 | 19.900 | 4.500 |
| | Ami 6 | Limousine | 1961 | 1968 | 22 | 14.500 | 3.800 |
| | DS 19 | Limousine | 1962 | 1965 | 83 | 25.100 | 7.300 |
| | 2 CV | Limousine | 1963 | 1970 | 18 | 9.800 | 1.400 |
| | DS 21 Pallas | Limousine | 1967 | 1968 | 109 | 24.500 | 7.200 |
| | SM | Coupé | 1970 | 1972 | 170 | 39.000 | 11.200 |
| | GS | Limousine | 1971 | 1977 | 54 | 6.600 | 1.000 |
| | DS 23 IE | Limousine | 1972 | 1975 | 141 | 24.800 | 7.800 |
| | CX 2200 | Limousine | 1975 | 1978 | 112 | 9.300 | 1.800 |
| | 2 CV 6 | Limousine | 1979 | 1990 | 29 | 11.600 | 2.000 |
| | CX 25 GTI Turbo 2 Prestige | Limousine | 1988 | 1988 | 156 | 16.700 | 2.800 |
| Datsun | 240 Z | Coupé | 1969 | 1974 | 150 | 22.800 | 5.200 |
| | 260 Z | Coupé | 1974 | 1979 | 139 | 18.100 | 4.500 |
| De Soto | Adventurer | Cabriolet | 1957 | 1959 | 350 | 145.000 | 41.000 |
| | Fireflite | Coupé | 1957 | 1960 | 295 | 26.000 | 10.500 |
| De Tomaso | Deauville | Limousine | 1970 | 1988 | 330 | 39.000 | 13.200 |
| | Longchamp | Coupé | 1972 | 1980 | 330 | 34.200 | 13.000 |
| | Pantera GTS | Coupé | 1973 | 1989 | 350 | 92.000 | 28.000 |
| DKW | F89 Meisterklasse | Limousine | 1950 | 1954 | 23 | 9.800 | 3.000 |
| | F 93 (3=6) | Coupé | 1957 | 1959 | 40 | 11.000 | 3.200 |
| | Junior | Limousine | 1959 | 1962 | 34 | 7.600 | 1.300 |
| | AU 1000 S | Coupé | 1959 | 1963 | 50 | 16.400 | 4.900 |
| | AU1000 Sp | Coupé | 1961 | 1965 | 55 | 24.700 | 6.600 |
| Dodge | Charger R/T | Coupé | 1969 | 1970 | 375 | 46.700 | 20.200 |
| | Challenger R/T | Coupé | 1970 | 1971 | 375 | 52.800 | 22.900 |
| | Viper RT/10 | Cabriolet | 1995 | 2000 | 450 | 33.200 | 15.400 |
| Ferrari | 250 GT Pininfarina | Coupé | 1958 | 1960 | 240 | 560.000 | 230.000 |
| | 250 GT SWB (Stahl) | Coupé | 1959 | 1962 | 240 | 2.100.000 | 0 |
| | 250 GT/L Lusso | Coupé | 1962 | 1964 | 240 | 1.000.000 | 550.000 |
| | 275 GTB (Shortnose) | Coupé | 1964 | 1966 | 280 | 1.900.000 | 0 |
| | 330 GTC | Coupé | 1966 | 1968 | 300 | 820.000 | 410.000 |
| | 365 GTB/4 Daytona | Coupé | 1968 | 1973 | 352 | 690.000 | 360.000 |
| | 246 Dino GT | Coupé | 1971 | 1974 | 195 | 290.000 | 130.000 |
| | 308 GT4 (2+2) | Coupé | 1974 | 1980 | 250 | 73.100 | 20.600 |
| | 512 BB | Coupé | 1976 | 1981 | 340 | 325.000 | 157.000 |
| | 308 GTS | Targa | 1977 | 1980 | 255 | 90.900 | 25.400 |
| | 400 i | Coupé | 1979 | 1984 | 315 | 48.300 | 18.400 |
| | Mondial QV | Coupé | 1982 | 1985 | 240 | 28.900 | 12.900 |
| | Testarossa | Coupé | 1984 | 1991 | 390 | 127.500 | 55.600 |
| | 328 GTS | Targa | 1985 | 1989 | 270 | 80.000 | 32.000 |
| | F40 | Coupé | 1988 | 1993 | 478 | 970.000 | 0 |
| | F50 | Roadster | 1996 | 1996 | 521 | 900.000 | 0 |
| Fiat | 500 A Topolino | Limousine | 1936 | 1948 | 13 | 17.000 | 5.800 |
| | 8V | Coupé | 1952 | 1954 | 105 | 655.000 | 330.000 |
| | 600 D Multipla | Bus | 1960 | 1969 | 29 | 26.200 | 8.900 |
| | 500 Nuova | Cabriolet-Limousine | 1957 | 1959 | 13 | 14.100 | 4.000 |
| | 2300 S | Coupé | 1964 | 1968 | 136 | 29.000 | 10.300 |
| | 1500 | Cabriolet | 1963 | 1965 | 72 | 20.100 | 7.000 |
| | 850 | Limousine | 1964 | 1968 | 40 | 7.300 | 1.200 |
| | 500 F | Limousine | 1965 | 1972 | 22 | 8.100 | 1.600 |
| | 850 Coupé | Coupé | 1965 | 1968 | 52 | 8.700 | 1.600 |
| | 850 Sport Spider | Cabriolet | 1968 | 1972 | 52 | 11.600 | 3.700 |
| | 125 Special | Limousine | 1968 | 1972 | 100 | 7.500 | 1.300 |
| | Dino 2400 Coupé | Coupé | 1969 | 1972 | 180 | 34.500 | 14.400 |
| | Dino 2400 Spider | Cabriolet | 1969 | 1972 | 180 | 121.000 | 47.000 |
| | 130 / 2800 | Limousine | 1969 | 1971 | 140 | 9.200 | 2.100 |
| | 124 Spider (BS) | Cabriolet | 1969 | 1972 | 110 | 15.400 | 5.600 |
| | 128 | Limousine | 1969 | 1976 | 55 | 5.800 | 800 |
| | 128 Sport Coupé | Coupé | 1971 | 1975 | 75 | 9.300 | 1.700 |
| | 130 Coupé | Coupé | 1972 | 1977 | 165 | 14.800 | 3.100 |
| | 124 Sport Coupé | Coupé | 1972 | 1975 | 109 | 8.900 | 2.000 |
| | 124 Abarth Rally | Cabriolet | 1972 | 1974 | 128 | 56.000 | 25.000 |
| | X 1/9 | Targa | 1972 | 1978 | 75 | 9.300 | 2.800 |
| | 124 Spider | Cabriolet | 1973 | 1978 | 118 | 14.500 | 5.200 |

**ALLE PREISE**

Classic Data

Quelle: Classic Data
Marktbeobachtung GmbH & Co. KG
Harpener Str. 56 · 44791 Bochum
www.classic-data.de/
info@classic-data.de

| MARKE | MODELL | KAROSSERIE | BAUJAHR | | PS | ZUSTAND | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | VON | BIS | | 2 | 4 |
| | 131 Abarth Rally | Limousine | 1975 | 1976 | 140 | 45.000 | 0 |
| | 124 Spider | Cabriolet | 1979 | 1982 | 105 | 13.000 | 4.600 |
| | Panda | Limousine | 1980 | 1985 | 30 | 1.000 | 200 |
| | 124 Spider Volumex | Cabriolet | 1983 | 1985 | 135 | 26.400 | 8.100 |
| | Barchetta | Cabriolet | 1995 | 2000 | 131 | 5.300 | 1.000 |
| | Coupe 20V Turbo | Coupé | 1997 | 2000 | 220 | 7.500 | 2.300 |
| Ford (D) | Taunus | Limousine | 1948 | 1952 | 34 | 15.900 | 4.600 |
| | 12M P4 | Limousine | 1962 | 1966 | 40 | 6.000 | 1.300 |
| | Taunus 20M P5 | Coupé | 1964 | 1967 | 85 | 10.200 | 1.800 |
| | 15M P6 | Limousine | 1966 | 1970 | 55 | 5.700 | 1.300 |
| | 17M P7a | Coupé | 1967 | 1968 | 65 | 7.900 | 1.700 |
| | OSI 2000 S | Coupé | 1967 | 1968 | 90 | 33.800 | 9.500 |
| | 26M P7b | Coupé | 1969 | 1971 | 125 | 9.300 | 2.000 |
| | Taunus 1600 XL | Coupé | 1970 | 1973 | 88 | 7.000 | 1.700 |
| | Capri 2300 GT | Coupé | 1970 | 1972 | 108 | 11.000 | 2.400 |
| | Capri RS 2600 | Coupé | 1970 | 1972 | 150 | 46.000 | 15.000 |
| | Granada 2.3 | Coupé | 1972 | 1974 | 108 | 8.600 | 1.800 |
| | Granada 3000 | Coupé | 1972 | 1974 | 138 | 9.900 | 1.800 |
| | Escort RS 2000 | Limousine | 1973 | 1974 | 100 | 24.300 | 7.000 |
| | Capri II 2.3 | Coupé | 1974 | 1977 | 108 | 7.600 | 1.200 |
| | Fiesta I | Limousine | 1977 | 1983 | 66 | 3.300 | 600 |
| | Granada II Turnier | Kombi | 1978 | 1981 | 160 | 6.100 | 1.100 |
| | Capri III 2.8i | Coupé | 1981 | 1984 | 160 | 9.500 | 2.100 |
| | Sierra RS Cosworth | Limousine | 1988 | 1989 | 204 | 14.800 | 4.800 |
| | Escort RS Cosworth | Limousine | 1992 | 1996 | 220 | 19.400 | 7.500 |
| Ford (GB) | Lotus Cortina Mk I | Limousine | 1963 | 1966 | 105 | 35.600 | 12.800 |
| | Escort Twin Cam | Limousine | 1968 | 1971 | 106 | 29.900 | 15.500 |
| | RS 200 | Coupé | 1983 | 1986 | 236 | 210.000 | 0 |
| | GT 40 | Coupé | 1966 | 1968 | 350 | 1.300.000 | 0 |
| Ford (USA) | Thunderbird | Cabriolet | 1955 | 1956 | 193 | 46.000 | 15.000 |
| | Fairlane Skyliner | Cabriolet | 1957 | 1957 | 190 | 38.300 | 11.700 |
| | Lincoln Continental | Limousine | 1961 | 1967 | 340 | 28.300 | 8.600 |
| | Mustang | Cabriolet | 1964 | 1966 | 210 | 36.000 | 13.000 |
| | Thunderbird | Coupé | 1964 | 1965 | 300 | 23.500 | 7.000 |
| | Galaxie 500 | Coupé | 1963 | 1964 | 164 | 19.700 | 5.400 |
| | Shelby GT 350 Fastback | Coupé | 1965 | 1965 | 306 | 155.000 | 48.000 |
| | Mustang | Coupé | 1967 | 1968 | 200 | 23.300 | 10.500 |
| | Mustang Mach 1 | Coupé | 1969 | 1970 | 290 | 37.000 | 17.000 |
| Glas | Goggomobil TS 250 | Coupé | 1957 | 1963 | 14 | 10.800 | 2.900 |
| | Isar T 600 | Lim. 2 türig | 1958 | 1965 | 19 | 8.400 | 2.500 |
| | 1004 TS | Cabriolet | 1963 | 1967 | 64 | 17.900 | 6.200 |
| | 1304 TS | Cabriolet | 1965 | 1967 | 75 | 20.800 | 8.000 |
| | 1700 GT | Coupé | 1965 | 1967 | 100 | 38.500 | 14.500 |
| | 2600 V8 | Coupé | 1966 | 1967 | 150 | 47.000 | 21.000 |
| Honda | S 800 | Cabriolet | 1965 | 1970 | 67 | 26.900 | 10.200 |
| | CRX 1.6 16V | Coupé | 1987 | 1991 | 130 | 3.900 | 1.400 |
| | NS-X | Coupé | 1990 | 1997 | 274 | 40.000 | 22.000 |
| | S 2000 | Cabriolet | 2000 | 2001 | 241 | 18.700 | 7.800 |
| Horch | 853 A | Sport-Cabriolet | 1937 | 1939 | 120 | 490.000 | 0 |
| Iso | Rivolta 300 | Coupé | 1963 | 1970 | 304 | 88.000 | 29.000 |
| | Grifo GL 400 7 Litri | Coupé | 1968 | 1970 | 400 | 320.000 | 0 |
| | Fidia 300 | Limousine | 1968 | 1974 | 304 | 62.000 | 22.000 |
| | Lele | Coupé | 1972 | 1974 | 355 | 36.000 | 16.000 |
| Jaguar | XK 120 OTS | Roadster | 1949 | 1954 | 160 | 93.600 | 33.000 |
| | XK 150 DHC | Cabriolet | 1957 | 1960 | 190 | 91.200 | 36.200 |
| | Mk II 3.8 | Limousine | 1959 | 1967 | 220 | 46.900 | 14.400 |
| | E-Type 3.8 Series 1 | Coupé | 1962 | 1964 | 265 | 87.300 | 24.100 |
| | E-Type 4.2 Series 1 | Cabriolet | 1964 | 1967 | 265 | 95.600 | 28.900 |
| | E-Type 2+2 Series 1 | Coupé | 1966 | 1967 | 265 | 71.000 | 18.600 |
| | 420 G | Limousine | 1966 | 1970 | 265 | 23.000 | 6.900 |
| | XJ6 4.2 Series 1 | Limousine | 1968 | 1973 | 168 | 16.100 | 4.400 |
| | E-Type Series 2 | Coupé | 1968 | 1970 | 265 | 64.700 | 16.100 |
| | E-Type 5.3 Series 3 | Cabriolet | 1971 | 1975 | 272 | 76.000 | 19.100 |
| | XJ12 Series 2 | Limousine | 1973 | 1979 | 285 | 18.400 | 4.800 |
| | XJ12 5.3 | Coupé | 1975 | 1977 | 285 | 24.700 | 5.400 |
| | XJ6 4.2 Series 3 | Coupé | 1979 | 1986 | 205 | 11.900 | 2.800 |
| | XJ-S HE | Coupé | 1981 | 1991 | 295 | 12.700 | 3.300 |
| | XJ-S 4.0 | Cabriolet | 1991 | 1995 | 222 | 23.800 | 8.400 |
| | XJ 220 | Coupé | 1992 | 1994 | 542 | 171.000 | 0 |
| Jeep | Willys MB | Geländewagen | 1941 | 1949 | 60 | 20.000 | 8.500 |
| | Wagoneer | Geländewagen | 1971 | 1980 | 177 | 17.100 | 6.100 |
| | CJ-5 | Geländewagen | 1963 | 1970 | 75 | 12.300 | 3.900 |
| | CJ-7 | Geländewagen | 1979 | 1983 | 110 | 17.700 | 6.400 |
| Jensen | C-V8 Mark I | Coupé | 1962 | 1963 | 330 | 33.100 | 9.500 |
| | FF Serie 1 | Coupé | 1966 | 1969 | 260 | 46.200 | 11.400 |
| | Interceptor Mark II | Coupé | 1970 | 1972 | 330 | 30.900 | 9.100 |
| Lamborghini | 400 GT | Coupé | 1965 | 1967 | 320 | 430.000 | 0 |
| | Miura P400 | Coupé | 1966 | 1970 | 350 | 760.000 | 0 |
| | Islero 400 GT | Coupé | 1968 | 1969 | 340 | 240.000 | 0 |
| | Espada 400 GT | Coupé | 1968 | 1969 | 325 | 185.000 | 69.000 |
| | Jarama GTS | Coupé | 1972 | 1978 | 365 | 92.000 | 35.000 |

| MARKE | MODELL | KAROSSERIE | BAUJAHR | | PS | ZUSTAND | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | VON | BIS | | 2 | 4 |
| | Urraco P300 | Coupé | 1974 | 1979 | 250 | 83.100 | 25.400 |
| | Countach LP 400S | Coupé | 1978 | 1982 | 375 | 300.000 | 110.000 |
| | Diablo SV | Coupé | 1990 | 1999 | 520 | 125.000 | 0 |
| Lancia | Lambda | Tourer | 1923 | 1931 | 50 | 140.000 | 60.000 |
| | Aprilia | Limousine | 1939 | 1949 | 48 | 23.500 | 5.400 |
| | Aurelia B20 GT | Coupé | 1951 | 1953 | 75 | 120.000 | 45.000 |
| | Aurelia B24 Spider | Roadster | 1954 | 1955 | 118 | 940.000 | 0 |
| | Flaminia Coupé Pininfarina | Coupé | 1959 | 1963 | 119 | 40.000 | 11.400 |
| | Flaminia Sport Zagato | Coupé | 1959 | 1963 | 119 | 210.000 | 56.700 |
| | Flavia Coupe 2000 | Coupé | 1969 | 1971 | 114 | 15.700 | 4.900 |
| | Flaminia Berlina 2.8 | Limousine | 1963 | 1970 | 125 | 24.500 | 7.100 |
| | Fulvia Coupé | Coupé | 1965 | 1967 | 80 | 13.200 | 4.600 |
| | Fulvia Rally 1.6 HF | Coupé | 1969 | 1970 | 115 | 49.800 | 21.900 |
| | Fulvia Sport 1.6 (Zagato) | Coupé | 1970 | 1972 | 115 | 28.500 | 10.900 |
| | Stratos | Coupé | 1974 | 1975 | 190 | 420.000 | 200.000 |
| | Beta Montecarlo | Coupé | 1975 | 1979 | 118 | 15.500 | 4.700 |
| | Beta Spider 1600 | Targa | 1974 | 1982 | 108 | 9.000 | 2.800 |
| | Gamma 2500 | Coupé | 1976 | 1979 | 140 | 12.200 | 2.500 |
| | Delta Integrale HF Evo | Limousine | 1992 | 1992 | 205 | 29.500 | 9.000 |
| | Thema 8.32 | Limousine | 1989 | 1991 | 205 | 16.900 | 4.300 |
| Land Rover | 109 Series IIA | Geländewagen | 1961 | 1971 | 77 | 18.300 | 6.200 |
| | Range Rover | Geländewagen | 1971 | 1981 | 135 | 22.000 | 4.700 |
| | Defender 110 | Geländewagen | 1983 | 1987 | 133 | 19.500 | 9.900 |
| Lotus | Elite | Coupé | 1957 | 1963 | 83 | 60.600 | 21.900 |
| | Elan S2 | Cabriolet | 1964 | 1968 | 105 | 28.600 | 10.000 |
| | Elan S4 | Cabriolet | 1968 | 1971 | 105 | 30.600 | 10.900 |
| | Europa Series 2 | Coupé | 1968 | 1971 | 80 | 20.400 | 5.200 |
| | Esprit Series 1 | Coupé | 1976 | 1977 | 160 | 25.000 | 7.000 |
| | Esprit Turbo | Coupé | 1981 | 1987 | 215 | 27.000 | 7.700 |
| Maserati | Mistral 3700 | Coupé | 1963 | 1969 | 245 | 170.000 | 55.000 |
| | Quattroporte | Limousine | 1966 | 1970 | 290 | 82.000 | 28.000 |
| | Mexico 4200 | Coupé | 1966 | 1971 | 260 | 132.000 | 45.000 |
| | Ghibli 4700 | Coupé | 1966 | 1972 | 330 | 225.000 | 100.000 |
| | Ghibli 4700 | Cabriolet | 1968 | 1972 | 330 | 350.000 | 157.000 |
| | Indy 4700 | Coupé | 1971 | 1973 | 290 | 81.000 | 29.000 |
| | Merak 3000 | Coupé | 1972 | 1975 | 190 | 49.400 | 15.300 |
| | Khamsin | Coupé | 1972 | 1982 | 320 | 122.000 | 39.000 |
| | Quattroporte III 4900 | Limousine | 1979 | 1986 | 280 | 20.500 | 6.600 |
| | Biturbo Spyder 2.0 | Cabriolet | 1985 | 1989 | 180 | 13.900 | 4.300 |
| | Quattroporte V8 | Limousine | 1997 | 2000 | 336 | 16.500 | 4.600 |
| Matra | 530 LX | Targa | 1970 | 1973 | 75 | 15.400 | 4.100 |
| | Matra Simca Bagheera | Coupé | 1976 | 1977 | 90 | 9.500 | 2.100 |
| | Murena S | Coupé | 1983 | 1984 | 140 | 12.300 | 3.300 |
| Mazda | 110 S Cosmo Sport | Coupé | 1967 | 1972 | 110 | 80.000 | 0 |
| | RX-7 | Coupé | 1982 | 1985 | 115 | 7.300 | 2.000 |
| | RX-7 Turbo | Cabriolet | 1989 | 1992 | 200 | 12.000 | 3.500 |
| | MX-5 | Roadster | 1990 | 1994 | 115 | 6.500 | 1.800 |
| Mercedes-Benz | 500 K Cabrio A | Sport-Cabriolet | 1934 | 1936 | 100 | 1.500.000 | 0 |
| | 170 V (W136) | Limousine | 1947 | 1950 | 38 | 26.700 | 6.500 |
| | 180 (W120) | Limousine | 1953 | 1957 | 52 | 29.900 | 5.800 |
| | 300 SL (W198) | Coupé | 1954 | 1957 | 215 | 1.150.000 | 760.000 |
| | 190 SL | Cabriolet | 1955 | 1963 | 105 | 120.000 | 49.000 |
| | 220 S (W180) | Limousine | 1956 | 1959 | 100 | 40.600 | 10.500 |
| | 300 d (W189) | Limousine | 1957 | 1962 | 160 | 75.500 | 24.800 |
| | 300 SL Roadster (W198) | Roadster | 1957 | 1961 | 215 | 900.000 | 600.000 |
| | 300 d Cabriolet D (W189) | Cabriolet | 1958 | 1962 | 160 | 225.000 | 90.000 |
| | 220 SE b (W111) | Coupé | 1961 | 1965 | 120 | 43.700 | 10.000 |
| | 300 SE (W112) | Limousine | 1961 | 1965 | 160 | 39.000 | 10.400 |
| | 600 (W100) | Limousine | 1964 | 1981 | 250 | 130.000 | 55.000 |
| | 250 S (W108) | Limousine | 1965 | 1969 | 130 | 17.800 | 4.100 |
| | 200 D (W110) | Limousine | 1965 | 1968 | 55 | 15.800 | 3.600 |
| | 250 SL (W113) | Roadster | 1966 | 1968 | 150 | 68.000 | 20.000 |
| | 280 SE (W111) | Cabriolet | 1967 | 1971 | 160 | 165.000 | 40.000 |
| | 280 SL (W113) | Roadster | 1968 | 1971 | 170 | 87.000 | 24.000 |
| | 200 D (W115) | Limousine | 1968 | 1973 | 55 | 9.200 | 2.400 |
| | 280 SE 3.5 (W111) | Cabriolet | 1969 | 1971 | 200 | 293.000 | 126.000 |
| | 300 SEL 3.5 (W109) | Limousine | 1969 | 1972 | 200 | 35.300 | 9.000 |
| | 300 SEL 6.3 (W109) | Limousine | 1969 | 1972 | 250 | 68.000 | 15.200 |
| | 350 SL (R107) | Roadster | 1971 | 1980 | 200 | 23.500 | 7.500 |
| | 250 CE (W114) | Coupé | 1968 | 1973 | 150 | 17.200 | 3.600 |
| | 280 CE (W114) | Coupé | 1972 | 1973 | 185 | 17.900 | 3.700 |
| | 350 SE (W116) | Limousine | 1972 | 1980 | 200 | 15.500 | 3.400 |
| | 230/6 (W114) | Limousine | 1973 | 1976 | 120 | 11.600 | 2.900 |
| | 450 SLC (C107) | Coupé | 1973 | 1980 | 225 | 18.800 | 5.200 |
| | 280 SEL (W116) | Limousine | 1974 | 1980 | 185 | 14.200 | 2.900 |
| | 450 SEL 6.9 (W116) | Limousine | 1975 | 1980 | 286 | 31.000 | 10.000 |
| | 300 D (W123) | Limousine | 1976 | 1985 | 80 | 9.200 | 1.700 |
| | 280 CE (W123) | Coupé | 1977 | 1985 | 177 | 13.100 | 2.100 |
| | 280 SE (W126) | Limousine | 1979 | 1985 | 185 | 9.300 | 2.300 |
| | 500 SE (W126) | Limousine | 1979 | 1985 | 240 | 11.600 | 2.800 |
| | 280 SL (R107) | Roadster | 1980 | 1985 | 185 | 27.400 | 8.500 |

**ALLE PREISE**

Classic Data

Quelle: Classic Data
Marktbeobachtung GmbH & Co. KG
Harpener Str. 56 · 44791 Bochum
www.classic-data.de/
info@classic-data.de

| MARKE | MODELL | KAROSSERIE | BAUJAHR | | PS | ZUSTAND | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | VON | BIS | | 2 | 4 |
| | 500 SL (R107) | Roadster | 1980 | 1985 | 240 | 32.600 | 11.300 |
| | 230 E (W123) | Limousine | 1980 | 1982 | 136 | 9.300 | 1.500 |
| | 280 GE | Geländewagen | 1980 | 1984 | 156 | 15.000 | 6.000 |
| | 500 SEC (C126) | Coupé | 1981 | 1985 | 231 | 20.100 | 4.800 |
| | 300 SL (R107) | Roadster | 1985 | 1989 | 188 | 32.100 | 10.700 |
| | 250 GD | Geländewagen | 1987 | 1992 | 84 | 15.200 | 6.200 |
| | 560 SE (W126) | Limousine | 1985 | 1992 | 279 | 13.000 | 3.600 |
| | 190 E (Kat) (W201) | Limousine | 1991 | 1993 | 122 | 4.000 | 500 |
| | 190 E 2.5-16V (W201) | Limousine | 1988 | 1993 | 195 | 17.100 | 5.400 |
| | 190 E Evolution II (W201) | Limousine | 1990 | 1990 | 235 | 100.000 | 33.000 |
| | 300 CE Kat. (W124) | Coupé | 1989 | 1992 | 179 | 8.700 | 1.800 |
| | 500 SL (R129) | Roadster | 1989 | 1993 | 326 | 16.800 | 7.100 |
| | 500 E (W124) | Limousine | 1990 | 1993 | 320 | 29.000 | 8.100 |
| | E 220 (W124) | Cabriolet | 1993 | 1997 | 150 | 16.800 | 5.000 |
| | SLK 230 | Roadster | 1996 | 2000 | 193 | 8.100 | 3.100 |
| Messerschmitt | KR 200 | Kleinwagen | 1955 | 1964 | 10 | 27.800 | 8.800 |
| | Tg 500 | Kleinwagen | 1958 | 1961 | 20 | 130.000 | 70.000 |
| MG | TC | Roadster | 1945 | 1949 | 54 | 32.800 | 11.200 |
| | TF 1500 | Roadster | 1954 | 1955 | 63 | 30.900 | 10.800 |
| | MGA 1600 Mk I | Roadster | 1959 | 1961 | 79 | 19.600 | 6.700 |
| | MGB Mk I | Cabriolet | 1962 | 1964 | 95 | 15.900 | 5.500 |
| | MGB GT Mk I | Coupé | 1965 | 1967 | 95 | 13.100 | 4.100 |
| | MGC | Cabriolet | 1967 | 1969 | 145 | 20.600 | 6.800 |
| | MGB GT V8 | Coupé | 1974 | 1976 | 137 | 14.900 | 5.000 |
| | Midget 1500 | Cabriolet | 1974 | 1979 | 69 | 7.100 | 2.200 |
| | RV8 | Cabriolet | 1993 | 1996 | 190 | 22.500 | 11.700 |
| Mini | Cooper S 1071 | Limousine | 1970 | 1971 | 73 | 26.600 | 4.700 |
| | 1000 | Limousine | 1969 | 1976 | 39 | 6.700 | 1.700 |
| | Clubman | Kombi | 1969 | 1982 | 41 | 11.200 | 2.900 |
| | Moke | Buggy | 1969 | 1982 | 39 | 12.600 | 3.600 |
| | 1275 GT | Limousine | 1969 | 1980 | 60 | 6.700 | 1.600 |
| | Mini Kat. | Limousine | 1991 | 1996 | 63 | 7.400 | 2.000 |
| Monteverdi | 375 S (Frua) | Coupé | 1967 | 1969 | 350 | 135.000 | 32.000 |
| | Safari | Geländewagen | 1975 | 1982 | 160 | 37.000 | 9.100 |
| Morgan | Plus 4 | Roadster | 1961 | 1969 | 104 | 34.500 | 12.000 |
| | 4/4 Series V | Roadster | 1963 | 1968 | 83 | 25.600 | 10.200 |
| | Plus 8 (4-Gang) | Roadster | 1972 | 1976 | 150 | 44.300 | 19.500 |
| | Plus 8 Injection | Roadster | 1984 | 1960 | 190 | 46.500 | 18.700 |
| Nissan | 280 ZX Targa | Coupé | 1979 | 1983 | 140 | 13.300 | 4.000 |
| | 300 ZX | Coupé | 1984 | 1989 | 170 | 8.600 | 1.900 |
| | 300 ZX Twin-Turbo | Coupé | 1990 | 1994 | 283 | 11.000 | 2.900 |
| NSU | Wankel-Spider | Roadster | 1964 | 1967 | 50 | 23.100 | 5.200 |
| | Prinz 4 L | Limousine | 1965 | 1973 | 30 | 5.900 | 1.400 |
| | TT | Limousine | 1967 | 1972 | 65 | 20.600 | 4.700 |
| | TTS | Limousine | 1967 | 1971 | 70 | 24.200 | 6.200 |
| | Ro 80 | Limousine | 1967 | 1969 | 115 | 13.900 | 2.900 |
| NSU-Fiat | 770 Jagst | Limousine | 1960 | 1967 | 25 | 8.000 | 2.000 |
| | Neckar | Limousine | 1957 | 1960 | 43 | 9.000 | 1.300 |
| Oldsmobile | Toronado | Coupé | 1966 | 1969 | 385 | 20.800 | 5.900 |
| | Cutlass Supreme 4-4-2 | Cabriolet | 1968 | 1972 | 320 | 32.900 | 11.900 |
| Opel | Olympia Rekord P1 | Limousine | 1957 | 1959 | 45 | 13.900 | 3.600 |
| | Kapitän P-LV | Limousine | 1959 | 1963 | 90 | 18.600 | 4.400 |
| | Kadett A | Limousine | 1963 | 1965 | 48 | 8.200 | 2.200 |
| | Admiral A | Limousine | 1964 | 1965 | 100 | 17.900 | 4.000 |
| | Rekord B 1500 | Limousine | 1965 | 1966 | 60 | 8.900 | 2.100 |
| | Kadett B 1100 S | Limousine | 1965 | 1971 | 55 | 5.400 | 1.300 |
| | Rekord C 1700 | Limousine | 1966 | 1971 | 60 | 8.700 | 1.900 |
| | GT 1900 | Coupé | 1968 | 1973 | 90 | 18.600 | 5.100 |
| | Diplomat B V8 | Limousine | 1969 | 1977 | 230 | 16.100 | 3.400 |
| | Manta A 1900 SR | Coupé | 1970 | 1975 | 90 | 11.800 | 3.200 |
| | Rekord D 1900 S | Limousine | 1972 | 1977 | 97 | 8.100 | 1.100 |
| | Commodore B GS/E | Coupé | 1972 | 1977 | 160 | 13.400 | 3.300 |
| | Kadett C GT/E | Coupé | 1975 | 1977 | 105 | 20.400 | 3.600 |
| | Kadett C Aero | Targa | 1976 | 1978 | 60 | 14.000 | 4.100 |
| | Ascona 400 | Limousine | 1979 | 1981 | 144 | 62.500 | 29.000 |
| | Manta B GT/E | Coupé | 1977 | 1983 | 110 | 10.900 | 1.900 |
| | Monza A 3.0 E | Coupé | 1978 | 1982 | 180 | 8.000 | 2.000 |
| | Omega A 3000 Kat | Limousine | 1989 | 1994 | 204 | 3.400 | 900 |
| | Lotus Omega | Limousine | 1990 | 1992 | 377 | 38.000 | 13.000 |
| | Calibra Turbo 4x4 | Coupé | 1992 | 1996 | 204 | 7.500 | 1.500 |
| Peugeot | 402 Eclipse | Cabriolet | 1936 | 1937 | 58 | 130.000 | 0 |
| | 403 Cabriolet | Cabriolet | 1957 | 1961 | 58 | 39.800 | 0 |
| | 404 | Limousine | 1965 | 1968 | 76 | 8.000 | 1.500 |
| | 204 Coupé | Coupé | 1966 | 1970 | 53 | 7.500 | 1.800 |
| | 504 | Limousine | 1968 | 1970 | 82 | 6.400 | 1.600 |
| | 304 Cabriolet | Cabriolet | 1970 | 1975 | 65 | 10.000 | 3.000 |
| | 504 Cabriolet | Cabriolet | 1972 | 1975 | 104 | 17.900 | 4.200 |
| | 504 V6 Coupé | Coupé | 1978 | 1983 | 144 | 12.200 | 2.600 |
| | 205 Turbo 16 | Limousine | 1984 | 1985 | 200 | 80.000 | 0 |
| | 205 Gti | Limousine | 1987 | 1988 | 128 | 6.400 | 1.600 |
| Plymouth | Barracuda | Coupé | 1964 | 1965 | 180 | 22.500 | 5.600 |

| MARKE | MODELL | KAROSSERIE | BAUJAHR | | PS | ZUSTAND | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | VON | BIS | | 2 | 4 |
| | Fury | Coupé | 1956 | 1959 | 230 | 45.000 | 10.500 |
| | Road Runner | Coupé | 1968 | 1968 | 335 | 34.700 | 16.700 |
| Pontiac | Tempest GTO | Coupé | 1966 | 1967 | 335 | 37.300 | 12.300 |
| | Firebird Trans Am | Coupé | 1973 | 1974 | 253 | 29.900 | 8.700 |
| | GTO | Coupé | 1970 | 1970 | 300 | 26.600 | 8.500 |
| Porsche | 356 A 1600 | Coupé | 1955 | 1957 | 60 | 102.000 | 36.200 |
| | 356 B Carrera 1600 GS | Coupé | 1959 | 1959 | 105 | 465.000 | 0 |
| | 356 B 1600 Super | Coupé | 1959 | 1963 | 75 | 94.000 | 33.000 |
| | 356 C 1600 SC | Cabriolet | 1963 | 1965 | 95 | 170.000 | 58.000 |
| | 912 | Coupé | 1965 | 1967 | 90 | 50.000 | 21.000 |
| | 911 S | Coupé | 1967 | 1968 | 160 | 170.000 | 76.000 |
| | 911 S | Targa | 1966 | 1968 | 160 | 159.000 | 71.000 |
| | 911 E | Coupé | 1968 | 1969 | 140 | 99.000 | 45.000 |
| | 911 2.7 | Coupé | 1973 | 1975 | 150 | 38.600 | 14.000 |
| | 911 Carrera | Coupé | 1973 | 1975 | 210 | 179.000 | 74.000 |
| | 911 SC | Coupé | 1977 | 1983 | 180 | 41.600 | 14.700 |
| | 911 Turbo 3.0 | Coupé | 1974 | 1977 | 260 | 155.000 | 72.000 |
| | 911 Turbo 3.3 | Coupé | 1977 | 1988 | 300 | 115.000 | 50.000 |
| | 924 Turbo | Coupé | 1978 | 1980 | 170 | 14.900 | 2.900 |
| | 924 Carrera GT | Coupé | 1980 | 1981 | 210 | 80.000 | 38.500 |
| | 911 Carrera 3.2 | Cabriolet | 1983 | 1986 | 231 | 45.000 | 17.500 |
| | 928 S | Coupé | 1983 | 1986 | 310 | 25.300 | 8.500 |
| | 944 | Coupé | 1984 | 1987 | 163 | 10.900 | 2.600 |
| | 959 | Coupé | 1986 | 1988 | 450 | 900.000 | 0 |
| | 944 S2 | Cabriolet | 1988 | 1991 | 211 | 21.600 | 7.400 |
| | 911 Carrera 4 (964) | Coupé | 1988 | 1993 | 250 | 51.700 | 19.300 |
| | 911 Turbo (964) | Coupé | 1990 | 1992 | 320 | 115.000 | 50.000 |
| | 911 Carrera RS (964) | Coupé | 1991 | 1992 | 260 | 190.000 | 100.000 |
| | 968 CS | Coupé | 1993 | 1995 | 239 | 36.000 | 12.200 |
| | 911 Carrera 4 (993) | Coupé | 1994 | 1997 | 272 | 64.500 | 0 |
| | 911 Turbo (993) | Coupé | 1995 | 1998 | 408 | 145.000 | 0 |
| Renault | R 8 Gordini | Limousine | 1964 | 1965 | 86 | 37.000 | 15.000 |
| | R 16 | Limousine | 1965 | 1970 | 55 | 7.600 | 1.700 |
| | R 17 TL | Coupé | 1971 | 1976 | 90 | 5.700 | 1.000 |
| | R 4 | Limousine | 1975 | 1983 | 34 | 5.300 | 900 |
| | R 5 Alpine | Limousine | 1976 | 1979 | 93 | 7.000 | 1.700 |
| | R 5 Turbo 1 | Limousine | 1980 | 1983 | 160 | 61.500 | 9.200 |
| | Fuego Turbo | Coupé | 1984 | 1986 | 132 | 7.500 | 1.700 |
| | R 5 GT turbo | Limousine | 1986 | 1991 | 116 | 6.000 | 1.500 |
| | Sport Spider | Roadster | 1995 | 1998 | 147 | 25.500 | 0 |
| Rolls-Royce | Silver Cloud III | Limousine | 1962 | 1966 | k.A. | 54.000 | 15.900 |
| | Silver Shadow I | Limousine | 1965 | 1970 | 200 | 24.000 | 6.200 |
| | Phantom VI | Limousine | 1968 | 1991 | k.A. | 125.000 | 0 |
| | Corniche | Cabriolet | 1971 | 1977 | 250 | 55.300 | 23.300 |
| | Camargue | Coupé | 1975 | 1986 | 250 | 50.000 | 20.400 |
| | Silver Shadow II | Limousine | 1977 | 1981 | 250 | 23.600 | 6.100 |
| | Silver Spirit | Limousine | 1981 | 1989 | 250 | 21.900 | 5.700 |
| Rover | 3.5 Litre Coupé (P5B) | Coupé | 1967 | 1973 | 184 | 17.900 | 3.400 |
| | 3500 (P6) | Limousine | 1971 | 1976 | 144 | 10.100 | 2.500 |
| | 2200 TC | Limousine | 1974 | 1977 | 115 | 7.000 | 2.000 |
| | 3500 Vitesse (SD1) | Limousine | 1982 | 1986 | 210 | 8.100 | 1.800 |
| Saab | 96 V4 | Limousine | 1966 | 1969 | 65 | 10.900 | 2.400 |
| | 99 Turbo | Limousine | 1977 | 1982 | 145 | 12.600 | 2.400 |
| | 900 turbo | Coupé | 1984 | 1989 | 175 | 8.100 | 2.200 |
| | 900 Cabriolet turbo | Cabriolet | 1987 | 1988 | 175 | 16.200 | 3.600 |
| | 9000 2.3 Turbo 16 V | Limousine | 1993 | 1995 | 225 | 6.400 | 1.700 |
| Simca | 1100 LS | Limousine | 1967 | 1972 | 54 | 5.200 | 1.100 |
| | 1200 S Coupé | Coupé | 1970 | 1971 | 85 | 15.000 | 3.500 |
| | 1000 Rally 1 | Limousine | 1970 | 1976 | 60 | 8.000 | 2.100 |
| Skoda | Felicia | Cabriolet | 1958 | 1962 | 50 | 17.000 | 3.700 |
| | Octavia | Limousine | 1959 | 1964 | 43 | 5.400 | 1.300 |
| | 1000 MB | Limousine | 1964 | 1969 | 40 | 5.100 | 1.200 |
| | 110 R | Coupé | 1970 | 1980 | 52 | 7.800 | 2.300 |
| Studebaker | Avanti | Coupé | 1962 | 1963 | 240 | 40.500 | 11.700 |
| | Commander | Cabriolet | 1950 | 1950 | 102 | 25.000 | 7.900 |
| | Hawk | Limousine | 1960 | 1962 | 225 | 20.400 | 8.000 |
| Toyota | 2000 GT | Coupé | 1967 | 1970 | 150 | 750.000 | 0 |
| | Celica GT TA22 | Coupé | 1973 | 1975 | 108 | 12.000 | 3.400 |
| | Celica GT 2000 Liftback | Coupé | 1976 | 1978 | 120 | 12.700 | 3.600 |
| | Land Cruiser FJ 55 | Geländewagen | 1968 | 1981 | 105 | 16.200 | 4.400 |
| | Land Cruiser BJ 40 | Geländewagen | 1976 | 1985 | 76 | 15.900 | 4.800 |
| | Corolla 16V GT | Coupé | 1983 | 1987 | 124 | 10.200 | 2.500 |
| | MR2 (W1) | Coupé | 1984 | 1987 | 124 | 5.500 | 1.800 |
| | Supra 3.0 Turbo | Targa | 1987 | 1989 | 235 | 10.200 | 2.900 |
| | Supra Biturbo | Targa | 1993 | 1996 | 330 | 42.800 | 9.900 |
| Trabant | 601 Universal | Kombi | 1965 | 1974 | 23 | 3.200 | 500 |
| Triumph | TR3A | Roadster | 1957 | 1961 | 100 | 25.500 | 8.400 |
| | TR4 | Cabriolet | 1961 | 1965 | 100 | 23.100 | 7.300 |
| | Herald | Cabriolet | 1961 | 1970 | 39 | 7.500 | 2.200 |
| | TR5 PI | Cabriolet | 1967 | 1968 | 150 | 31.100 | 9.500 |
| | GT6 Mk II | Coupé | 1968 | 1970 | 105 | 13.500 | 4.200 |

**ALLE PREISE**

Classic Data

**Quelle: Classic Data**
**Marktbeobachtung GmbH & Co. KG**
Harpener Str. 56 · 44791 Bochum
www.classic-data.de/
info@classic-data.de

| MARKE | MODELL | KAROSSERIE | BAUJAHR | | PS | ZUSTAND | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | VON | BIS | | 2 | 4 |
| | Spitfire Mk IV | Cabriolet | 1970 | 1974 | 64 | 10.800 | 2.700 |
| | Stag | Cabriolet | 1970 | 1977 | 145 | 16.800 | 4.900 |
| | Dolomite Sprint | Limousine | 1973 | 1980 | 127 | 9.100 | 2.100 |
| | Spitfire 1500 | Cabriolet | 1974 | 1980 | 69 | 11.000 | 2.900 |
| | TR7 (Europa) | Coupé | 1976 | 1981 | 105 | 6.300 | 1.900 |
| Volvo | PV544 (A-B) | Limousine | 1958 | 1961 | 75 | 13.600 | 2.800 |
| | P121 (A-F) | Limousine | 1961 | 1966 | 75 | 12.600 | 3.200 |
| | P1800 ES (W-Y) | Kombi | 1972 | 1973 | 124 | 26.100 | 7.900 |
| | P164 E (Y-A) | Limousine | 1972 | 1974 | 160 | 14.600 | 3.300 |
| | 262 C (Bertone) | Coupé | 1977 | 1981 | 148 | 15.200 | 4.000 |
| | 244 Turbo | Limousine | 1980 | 1982 | 155 | 12.700 | 2.800 |
| Volkswagen | Käfer Standard (Brezel) | Limousine | 1945 | 1949 | 25 | 59.000 | 19.000 |
| | Käfer Cabrio Hebmüller | Cabriolet | 1949 | 1952 | 25 | 110.000 | 30.000 |
| | Käfer Export (Ovali) | Limousine | 1953 | 1953 | 25 | 17.700 | 4.700 |
| | Käfer Export | Limousine | 1957 | 1960 | 30 | 13.500 | 3.900 |
| | Karmann-Ghia 1200 | Cabriolet | 1960 | 1965 | 34 | 24.400 | 6.500 |
| | Karmann-Ghia 1500 (Typ34) | Coupé | 1961 | 1963 | 45 | 22.900 | 8.600 |
| | 1500 Variant (Typ3) | Kombi | 1962 | 1963 | 45 | 10.000 | 2.500 |
| | Bus T1 | Bus | 1963 | 1967 | 42 | 36.000 | 11.700 |
| | Bus T1 Samba | Bus | 1963 | 1967 | 42 | 92.000 | 32.200 |
| | Karmann-Ghia 1500 | Coupé | 1966 | 1970 | 44 | 14.600 | 4.400 |
| | Käfer 1300L | Limousine | 1969 | 1972 | 40 | 9.900 | 2.200 |
| | Käfer 1500 Cabriolet | Cabriolet | 1966 | 1970 | 44 | 20.300 | 5.300 |
| | 411 L (Typ 4) | Limousine | 1968 | 1969 | 68 | 8.000 | 1.300 |
| | K70 L | Limousine | 1970 | 1974 | 75 | 5.900 | 1.800 |
| | Käfer 1302S | Limousine | 1970 | 1972 | 50 | 8.900 | 2.000 |
| | Käfer 1303 S | Limousine | 1972 | 1975 | 50 | 8.800 | 2.000 |
| | Käfer 1303 LS Cabriolet | Cabriolet | 1972 | 1980 | 50 | 21.100 | 5.000 |
| | Bus (T2) | Bus | 1972 | 1975 | 50 | 17.600 | 4.200 |
| | Bus (T2) Westfalia | Wohnmobil | 1975 | 1979 | 69 | 24.500 | 8.400 |
| | Passat | Limousine | 1973 | 1977 | 85 | 5.500 | 1.100 |
| | Kübel (181) | Geländewagen | 1974 | 1979 | 48 | 8.600 | 2.700 |
| | Scirocco 1 | Coupé | 1974 | 1975 | 85 | 10.500 | 2.600 |
| | Scirocco 1 GtI | Coupé | 1976 | 1981 | 110 | 12.200 | 4.000 |
| | Käfer 1200 (Mexiko) | Limousine | 1978 | 1985 | 34 | 6.400 | 1.600 |
| | Golf 1 Cabrio | Limousine | 1975 | 1978 | 50 | 5.400 | 800 |
| | Golf 1 Cabrio | Cabriolet | 1979 | 1983 | 70 | 7.300 | 1.100 |
| | Golf 1 Gti | Limousine | 1982 | 1983 | 112 | 12.000 | 3.000 |
| | Golf 2 Gti | Limousine | 1984 | 1988 | 112 | 5.500 | 1.100 |
| | Scirocco 2 KAT | Coupé | 1985 | 1992 | 95 | 5.800 | 1.000 |
| | Scirocco 2 16V KAT | Coupé | 1985 | 1992 | 129 | 6.000 | 1.100 |
| | Polo G40 | Coupé | 1987 | 1988 | 116 | 8.900 | 2.800 |
| | Bus T3 Caravelle Kat. | Bus | 1984 | 1989 | 95 | 8.000 | 1.800 |
| | Golf 1 Cabrio | Cabriolet | 1987 | 1989 | 112 | 5.300 | 800 |
| | Corrado G60 | Coupé | 1988 | 1992 | 160 | 6.300 | 1.800 |
| | Corrado VR6 | Coupé | 1991 | 1995 | 190 | 8.600 | 2.600 |
| | 914-2.0 | Targa | 1972 | 1976 | 100 | 25.200 | 6.700 |
| VW-Porsche | 914-6 | Targa | 1969 | 1972 | 110 | 57.000 | 25.000 |

**Stand 12/2015** Alle Rechte an dieser Preisübersicht bei Classic Data Marktbeobachtung GmbH & Co. KG; Copyright 2015

*La passione*
*che non finisce mai...*

bertelsbeck
**Ihr alfaservice**
Bertelsbeck Automotive GmbH

www.myalfa.eu
info@myalfa.eu

## DAS NEUE MAGAZIN FÜR AUTOTRÄUME

# SCHÖN, STARK UND **SCHNELL**

Faszination, Unterhaltung, Information: 124 Seiten voller Traumautos – jetzt für 5,50 Euro

### JAGUAR C-X75 IM BOND-FILM

Im aktuellen Agenten-Streifen fährt Bösewicht Hinx das coolste Auto: Jaguar C-X75

### 24 SEITEN: MYTHOS FERRARI

Modelle, Historie, Rennsport, Merchandising – die Welt von Ferrari im großen Sonderteil

### BENTLEY-SUITE IN ISTANBUL

Ort der Inspiration: Suite 516 des St. Regis-Hotel in Istanbul im Bentley-Design

# DIE BESTEN TESTS ALLER ZEITEN

auto TEST

Alfa Romeo Spider 2.0,
BMW 325i Cabrio,
Ford Escort 1.6i Cabrio,
Peugeot 205 CTI,
VW Golf GL Cabriolet

**Aus Heft 03/1987**

## SIND SOMMERAUTOS WINTERTAUGLICH?

Dank winterfester Klappdächer, üppig isolierter Stoffverdecke oder gar beheizter Kopfstützen lässt sich ein modernes Cabrio heute auch bei Schnee und Eis ohne Komfort-Einbußen bewegen. Immerhin gibt es in der kalten Jahreszeit genügend sonnige Tage, in denen man den ungetrübten Open-air-Fahrspaß genießen könnte. Die Tester der AUTO ZEITUNG wollten schon im Jahr 1987 wissen, wie sich die damals aktuellen Cabrios im Winter machten. Die gängigen Modelle stellten sich dafür in den verschneiten Bergen einem ganz besonderen Vergleich: „Wenn draußen klirrende Kälte herrscht, setzen die meisten Leute möglichst keinen Gasfuß vor die Tür", heißt es einleitend. Solch winterliche Zurückgezogenheit werde jedoch von einer besonderen Art Zeitgenossen mit ausgeprägtem Unverständnis registriert. Die Rede ist von waschechten Cabriolet-Fanatikern. Für sie sei Rasten auch in der kalten Jahreszeit Rosten. Minus-Temperaturen und Schneelandschaften können sie nicht abschrecken, ihrem speziellen Wintersport zu frönen: Cabrio fahren.

### CABRIO-FANS FAHREN AUCH IM WINTER OFFEN

Freunde eines festen Blechdachs über'm Kopf können da nur denselben schütteln. Für sie haben Open-air-Mobile allenfalls unter der warmen Sommersonne ihre Daseinsberechtigung. Im Winter die automobilen Hüllen fallen lassen? Das muß ja an Verrücktheit grenzen. Eine Einschätzung, die von den Cabriolisten fast als Anerkennung empfunden wird.
Darüber hinaus haben die Oben-ohne-Anhänger auch noch die Statistik auf ihrer Seite. Denn vom Aussterben sind die Offenen >

**ZU MODERN GESTALTET?** Das neue Spider-Cockpit stieß auf geteilte Begeisterung

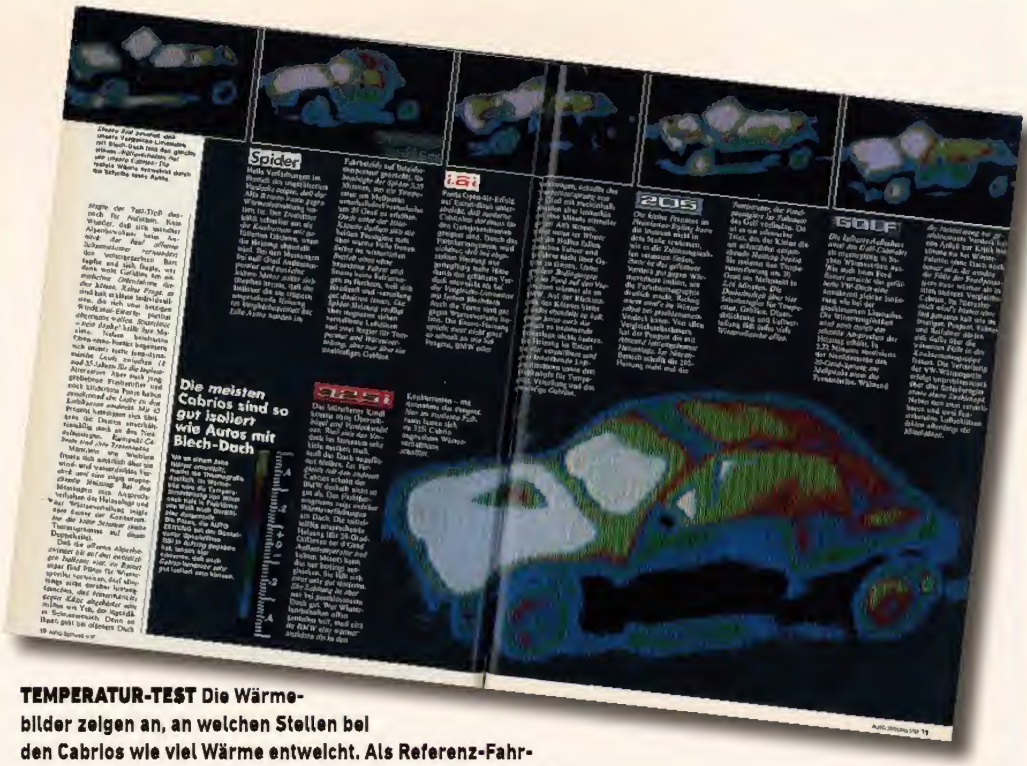
nicht bedroht. 1983 rollten knapp 245.000 Cabrios auf den Straßen, zum Zeitpunkt des Tests 1987 waren es rund 310.000. Auch bei den Neuzulassungen machen die Frischluft-Autos viel Wind. Wurden 1983 circa 15.000 Wagen ohne festes Dach angemeldet, so hat sich diese Zahl bis 1986 auf 28.000 erhöht. Wenngleich angesichts von insgesamt fast 27 Millionen PKW der Markt der attraktiven Offenen nur einen Bruchteil ausmacht, darf trotzdem von einem Cabrio-Boom die Rede sein. Den Fahrzeugherstellern ist's nur recht, denn durch die imageträchtigen Autos mit dem abnehmbaren Dach lassen sich selbst biedere Modellreihen ungemein aufwerten. Das Vergleichsquintett im Wintertest in alphabetischer Reihenfolge: Alfa Romeo Spider 2.0, BMW 325i Cabrio, Ford Escort 1.6 Ghia Cabrio, Peugeot 205 CTI und VW Golf GL Cabriolet. Im Vordergrund beim Vergleich standen weniger die Motoren und Fahrwerke, sondern vielmehr die Heizungswirkung und die Verdeckqualität hinsichtlich ihrer Isolationsfunktion.

## DIE FAHRLEISTUNGEN SIND HIER ZWEITRANGIG

In den idyllischen Bergregionen, wo die Eingeborenen so manche Auswüchse des Tourismus erlebt haben, sorgte der Test-Tross dennoch für Aufsehen. Kein Wunder, dass sich mancher Alpenbewohner beim Anblick der fünf offenen Schneestürmer verwundert den wettergegerbten Bart zupfte und sich fragte, wer denn wohl Gefallen am eiszeitlichen Offenfahren finden könne. Keine Frage, es sind halt erklärte Individualisten, die sich vom heutigen Windkanal-Einerlei partout abgrenzen wollen. „Stromlinie – nein danke", heißt ihre Maxime. Neben beinharten

**SCHLICHT UND EFFEKTIV** Die Escort-Heizung kommt mit drei Reglern und sechs Luftdüsen aus

**EINFACH ZU DOSIEREN**
Die BMW-Heizung ist zwar schwach, lässt sich aber gut bedienen




**TEMPERATUR-TEST** Die Wärmebilder zeigen an, an welchen Stellen bei den Cabrios wie viel Wärme entweicht. Als Referenz-Fahrzeug diente den Testern eine Limousine mit festem Blech-Dach

Oben-ohne-Freaks begeistern sich immer mehr jung-dynamische Leute zwischen 18 und 35 Jahren für die Topless-Alternative. Aber auch junggebliebene Freiberufler und noch kinderlose Paare haben zunehmend die Liebe zu den Luftikussen entdeckt. Mit 42 Prozent beteiligen sich übrigens die Damen unverhältnismäßig stark an den Neuzulassungen. Kompakt-Cabrios sind ihre Traumautos. Männlein wie Weiblein freuen sich natürlich über ein wind- und wasserdichtes Verdeck und eine zügig ansprechende Heizung.

Bei den Messungen zum Ansprechverhalten der Heizanlage und zur Wärmeverteilung im Fahrzeuginneren zeigt keiner der Konkurrenten die kalte Schulter. Ziel des Tests ist es, den Innenraum im Fahrbetrieb von 0 auf 20 Grad (gemessen unterhalb der Frontscheibe) aufzuheizen. Außerdem bewerten die Tester die Wärmeverteilung zu den Sitzen, im Beckenbereich und im Fußraum. Desweiteren müssen die geschlossenen Dächer beweisen, wie (oder ob) sie die Wärme im Auto halten können.

## HALTEN DIE STOFFVERDECKE DIE WÄRME?

Die Thermogramme sprechen eine deutliche Sprache: Der Alfa Romeo reagiert zwar nur träge auf die Heizungsregelung, dank sieben Düsen und zwei Reglern lässt sich die warme Luft aber gut verteilen. Da der Spider mit seinem dünnen Verdeck jedoch kaum gegen Wärmeabstrahlung isoliert ist, kühlt er bei ausgeschalteter Heizung bzw. abgeschaltetem Motor umso schneller wieder aus. Der Escort hält die Hitze sehr gut, Türen und Dach sind in diesem Fall deutlich besser isoliert. Auch die im Test angepeilten 20 Grad erreicht der >

**SCHLECHT ZU DOSIEREN**
Der Peugeot ist in Sachen Heizleistung das Schlusslicht

**SAUBERE LEISTUNG**
Die Tester vermissten im Golf nur mittlere Düsen

**ITALIENER IM SCHNEE** Mit einer gehörigen Portion Geduld gab es im Alfa Romeo warme Füße

**DÜNNES STÖFFCHEN** Damit es unsichtbar verschwinden kann, blieb das BMW-Dach ungefüttert

Ford deutlich schneller als der Spider. Der Peugeot fällt durch die leistungsärmste Heizung auf. Sie spricht zwar schnell an, lässt sich aber über ihre vier Schieberegler nicht ausreichend regulieren: Während der Fußraum beispielsweise sehr gut beheizt wird, bleibt es bei offenem Verdeck im Nierenbereich unangenehm kalt. Immerhin kann das Verdeck die Wärme gut halten.

Der Golf gilt als mustergültig: Er wird schnell warm, die Heizung ist mit drei Schiebereglern und einem Drehknopf einfach und zielgerichtet zu bedienen. Hinzu kommt ein gefüttertes Verdeck, dessen Isolierung mit einem geschlossenen Blechdach vergleichbar scheint. Außerdem sorgt eine beheizbare Heckscheibe bei geschlossenem Auto für eine freie Sicht nach hinten. Einziger Wermutstropfen: Ähnlich wie beim Peugeot wird es bei zurückgeklapptem Stoffdach im Bereich der Nieren unangenehm kalt. Das teuerste Auto im Vergleich ist ein echtes Sommerauto: Da der BMW offen ohne Verdeckwulst und „störenden" Überrollbügel auskommen sollte, bleibt sein Stoffdach ungefüttert – und hält die Wärme entsprechend schlecht. Die Heizung selber ist zwar gut zu bedienen, zeigt aber nur eine mittelmäßige Leistung. Die offene Bauweise des Bajuwaren ist also recht ansehnlich und sorgt bei den entsprechenden Temperaturen für gute Laune, im Winter sollten sich die BMW-Insassen aber umso wärmer anziehen.

## DIE FOND-PASSAGIERE SITZEN IN DER KÄLTE

Dass die offenen Alpenbezwinger bis auf den zweisitzigen Italiener vier, im Escort sogar fünf Plätze für Wintersportler vorweisen, darf allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass Hinterbänkler gegen Kälte abgehärtet sein sollten wie Yeti, der legendäre Schneemensch. Denn an ihnen geht bei offenem Dach die Wohltat des warmen Heizungsluftstrahls vorbei. Auf den Rücksitzen bei herabgelassenem Wetterschutz den Winter zu genießen, fällt nicht leicht. Die Heizleistung allein erwärmt das Herz beim Offenfahren zwischen Dezember und März aber noch lange nicht. Erst möglichst geringe Luftverwirbelungen im Innenraum bringen den gewünschten Spaß und verhindern steife Nacken und Schnupfen. Und damit müssten Mitfahrer im Fond rechnen. Selbst bei gemäßigtem Landstraßentempo bläst der Wind Rück-

**BEREIT FÜR DEN WINTERSPORT**
**Soweit möglich, wurden die Cabrios mit Skiträgern ausgerüstet**

**NUR FÜR HARTGESOTTENE** **Fünf typische Cabrios der 80er-Jahre stellten sich in den Alpen einem ganz besonderen (Winter-)Test – natürlich offen!**

sitzpassagieren in den vier Kandidaten mit zwei Sitzreihen um die Ohren, dass ihnen Hören und Sehen vergeht. Deswegen empfiehlt es sich, die hintere Sitzbank nur als zusätzlichen Stauraum zu nutzen. Auf den Vordersitzen des Golf Cabriolets stört besonders der von hinten in die Nierengegend zielende Luftstrom, der allerdings nicht bis in Kopfhöhe aufsteigt. Im Peugeot 205 CTi trifft die Zugluft den Hinterkopf. Die unangenehmen Verwirbelungen in Rückenhöhe halten sich beim wendigen Franzosen-Flitzer dafür in verträglichen Grenzen. Nicht so im BMW 325i Cabrio, in dem die Nierenzone der Frontpassagiere mit unerwünschter Zugluft umfächelt wird. Dafür zieht es in Kopfhöhe nur wenig. Deutlicher ist das im Escort Cabrio zu spüren. in dem auch noch ein kalter Luftstrom den Weg von hinten zu den Knien findet.

Werden die Cabrio-Fans unversehens von einem ausgewachsenen Schneegestöber überrascht, muss natürlich das Verdeck im Handumdrehen zu schließen sein. Die fast baugleichen Dächer von Golf und Escort (beide von Karmann) lassen sieh bequem von einer Person über dem freien Innenraum entfalten. Zuvor muss allerdings die bei beiden umständlich zu handhabende Persenning (Verdeckschutzhülle) entfernt werden. Das klappt beim Pininfarina-Peugeot viel leichter. Das 205-Dach selbst stellt niemanden vor Probleme, lässt sich leichthändig umlegen.

Das kurze, ungefütterte Alfa-Verdeck ist auch nach rund 20 Jahren Spider-Bauzeit noch up to date, was nicht für die mäßig verarbeitete Persenning des ltalo-Sportwagens gilt. Die Kunststoffhülle muss mühsam und fingernagelbrechend über eine Chromleiste hinter dem Fahrgastabteil gezogen werden. Solche Mängel kennen die BMW-Fahrer nicht. Das neu konstruierte Verdeck lässt sich von einer Person in rund 30 Sekunden schließen (und wieder öffnen) und verschwindet unter einer festen Klappe hinter der Rückbank.

## CABRIO-FREUNDE HABEN DIE QUAL DER WAHL

Freilich: Für Enthusiasten, die sich nicht vor einem Ausritt durch Paradieslandschaften aus Eiszapfen, verschneiten Bergwäldern und Gebirgsgipfeln scheuen, zählt ohnehin nur das Erlebnis, ohne schützende Auto-Mütze unterwegs zu sein. So gerät die Wahl zwischen den verschiedenen Cabrio-Konzepten denn auch zur Qual. Insbesondere das Golf Cabriolet und das Escort Cabrio sind ganzjah- >

**NICHTS FÜR SPARFÜCHSE** Der Cabrio-Spaß ging 1987 bei 24.000 Mark für den 205 los

**MÜTZE STATT DACH** Die richtige Kleidung kann im Winter natürlich nie schaden

**ERDBEERKÖRBCHEN AUF EIS** Das Golf Cabrio verfügt über ein gut gefüttertes Verdeck

restauglich. Dies könnte auch dem Peugeot bescheinigt werden, wäre die Heizung leistungskräftiger und gäbe es anstelle der Plastik-Heckscheibe ein beheizbares Rückfenster. Mit Abstrichen aufgrund des mäßig isolierten Verdecks und der gerade für den Offenbetrieb nur ausreichenden Heizung schnitt das BMW 325i Cabrio beim Winter-Test insgesamt befriedigend ab. Wem es nicht ausschließlich aufs Offenfahren ankommt, kann diese Nachteile im Winter durch das Hardtop (Preis: etwa 5500 Mark) ausgleichen.

Dem Alfa Romeo aus Italien merkt man Herkunft und Alter

**AUSFLUG IN DIE BERGE** Auf geschlossener Schneedecke traten die fünf Kandidaten zum ungewöhnlichen Vergleich an – mit offenem Verdeck

## Die technischen Daten im Vergleich

| | Alfa Romeo Spider 2.0 | BMW 325i Cabrio | Ford Escort 1.6i Cabrio | Peugeot 205 CTI | VW Golf GL Cabriolet |
|---|---|---|---|---|---|
| Motor | 4-Zyl. i. R. | 6-Zyl. i. R. | 4-Zyl. i. R. | 4-Zyl. i. R. | 4-Zyl. i. R. |
| Hubraum effektiv | 1962 cm³ | 2494 cm³ | 1597 cm³ | 1580 cm³ | 1595 cm³ |
| Max. Leistung | 93 kW/127 PS | 126 kW/171 PS | 66 kW/90 PS | 76 kW/104 PS | 55 kW/75 PS |
| bei | 5300/min | 5800/min | 5800/min | 6250/min | 5000/min |
| Max. Drehmoment | 178 Nm | 226 Nm | 123 Nm | 132 Nm | 125 Nm |
| bei | 4000/min | 4000/min | 4600/min | 4000/min | 2500/min |
| Getriebe/Antrieb | 5-Gang/Heck | 5-Gang/Heck | 5-Gang/Front | 5-Gang/Front | 5-Gang/Front |
| Radgröße | 5½ J x 14 | 5½ J x 14 | 5 J x 13 | 5½ J x 14 | 5½ J x 13 |
| Reifengröße | 185/70 HR 14 | 195/65 VR 14 | 155 TR 13 | 185/60 HR 14 | 175/70 SR 13 |
| Länge | 4227 mm | 4325 mm | 4022 mm | 3705 mm | 3815 mm |
| Breite | 1630 mm | 1645 mm | 1640 mm | 1572 mm | 1630 mm |
| Höhe | 1290 mm | 1370 mm | 1385 mm | 1381 mm | 1410 mm |
| Leergewicht | 1040 kg | 1255 kg | 935 kg | 935 kg | 1020 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 1360 kg | 1655 kg | 1350 kg | 1265 kg | 1265 kg |
| 0–100 km/h | 10,1 s | 8,9 s | 12,4 s | 10,6 s | 12,7 s |
| Höchstgeschwindigkeit | 190 km/h | 215 km/h | 176 km/h | 183 km/h | 154 km/h |
| Verbrauch* bei 90 km/h | 6,6 l/100 km | 6,4 l/100 km | 5,5 l/100 km | 5,8 l/100 km | 5,8 l/100 km |
| bei 120 km/h | 8,6 l/100 km | 8,2 l/100 km | 7,3 l/100 km | 7,8 l/100 km | 8,4 l/100 km |
| im Stadtzyklus | 13,3 l/100 km | 12,5 l/100 km | 8,3 l/100 km | 8,9 l/100 km | 8,7 l/100 km |
| Testverbrauch | 11,8 l/100 km | 11,9 l/100 km | 8,2 l/100 km | 9,3 l/100 km | 7,9 l/100 km |
| Kraftstoffsorte | Super, auch bleifrei | Super | Normal bleifrei | Super bleifrei | Normal, auch bleifrei |
| Preis | 31 990,– Mark | 46 800,– Mark | 28 045,– Mark | 28 190,– Mark | 25 630,– Mark |
| Hersteller/Vertrieb | Alfa Romeo, Frankfurt | BMW AG, München | Ford AG, Köln | Peugeot, Saarbrücken | VW AG, Wolfsburg |

an. Wie kein anderer im Quintett hat er besonders im Winter häufig mit beschlagenen Scheiben zu kämpfen. Wer den letzten echten Cabrio-Klassiker in den kalten Monaten in der Garage lässt, handelt sicher nicht falsch und fördert die Werterhaltung des Zweisitzers. Feuchte Luft, salzgestreute Straßen und alpine Höhen sollte man dem Spider ersparen.

## FAZIT

Das Resümee des Vergleichs von 1987 scheint heute noch aktuell: Für jene, die vom Offenfahren nicht nur träumen wollen, kann vom Sparen keine Rede sein. Eine Eintrittskarte in den Club der Cabriolisten kostete 1987 mindestens rund 24.000 Mark. Nach oben waren kaum Preisgrenzen gesetzt. Ob mehr Geld auch noch mehr Spaß bringt, bleibt offen. Immerhin gibt es 30 Jahre später in jeder Fahrzeugklasse – vom Kleinstwagen bis zum SUV – auch die Möglichkeit, offen zu fahren. Der Boom der 80er-Jahre hält an. Uns stellt sich daher eine ganz andere Frage: Will man seinem Youngtimer wirklich Schnee und Eis zumuten? Wird er ohnehin nur bei trockener, salzfreier Straße aus der Garage geholt? Oder sind die Cabrio-Freunde noch so hart wie damals und genießen jeden Sonnenstrahl in ihrem offenen Golf, Escort, Spider, Dreier oder 205? ■

**Claus-Martin Friese (Text), Albert Königshausen, Manfred Daun, Michael Schmidt, Axel Lengert**
**Adaption: Thomas Pfahl**

# MEHR SCHEIN ALS SEIN

**Den Wunsch nach einem eigenen Sportwagen können sich nur wenige erfüllen. Im französischen Nancy wurde von 1974 an der Traum auf einer völlig untypischen Basis in Handarbeit zur Realität**

[ **TEXT** Ingo Elberg **FOTOS** Peter Vann ]

POINT

Das Armaturenbrett und der Tacho geben eindeutige Hinweise auf die technische Plattform des Umbaus. Die Rückbank mit drei Einzelsitzen in hellem Leder zeugt vom Anspruch, mit dem der Prototyp überzeugen sollte

Autos, die von außen viel hermachen, gab es seinerzeit viele. Reinrassige Sportler vom Schlage eines Lamborghini Espada oder eines Matra Bagheera waren für die meisten Enthusiasten jedoch unbezahlbar. Auch der Franzose Dominique Billiotte träumte von einem Luxusauto mit den Qualitäten eines Supersportwagens. Von 1974 an setzte der Franzose seine Ideen in die Tat um und entwickelte ein rasantes Sport-Coupé auf Basis der ersten Serien-Limousine mit Wankelmotor. Der NSU Ro 80 hatte im September 1967 seine Premiere auf der IAA gefeiert und nicht nur aufgrund seiner Technik internationales Aufsehen erregt. Noch im Debütjahr wurde die von Claus Luthe gestaltete Limousine „Auto des Jahres".

Wer einmal unter die Haube eines Ro 80 blickt, der sieht zuerst einmal nur einen großen Luftfilter und die Batterie. Darunter steckt das kompakte Antriebs-Aggregat, der wassergekühlte Zweischeiben-Viertakt-Kreiskolbenmotor mit >

Der Prototyp auf Basis des NSU Ro 80 war tatsächlich fahrtauglich. Fahreindrücke sind indes nicht bekannt

dahinter liegendem Getriebe. Der 115 PS starke Wankel ist drehfreudig und läuft vibrationsarm. Billiotte vertrat die Ansicht, dass die Laufruhe des Triebwerks den in diesem Segment üblichen V8-Acht- und Zwölfzylindern mindestens ebenbürtig und das Fahrwerk durchaus für einen Sportwagen geeignet sei. Als einziger deutscher Großserienhersteller erprobte Mercedes schon früh Sportwagen mit Wankelmotor. Das futuristisch wirkende Erprobungsfahrzeug namens C111 wurde zwar 1969 fertiggestellt, der Ansatz wegen mangelhafter Karosseriequalität und anhaltender Probleme mit dem Drei-, später Vierscheiben-Kreiskolbenmotor aber nicht weiter verfolgt.

Der erst 21-jährige Billiotte wunderte sich, warum die NSU-Ingenieure damals nicht auch einen sportlichen Ableger konzipierten, und gestaltete auf Basis eines Ro 80-Chassis von 1970 einen Prototyp. Die Arbeiten an seinem „Tara“ zogen sich bis zum Jahr 1981 hin. Zu Beginn der Planung waren Details der Karosseriegestaltung noch recht innovativ. Die Front- und Heckpartie wiederum erinnert an den 1973 vorgestellten Matra Bagheera, die Seitenansicht an den 1974 präsentierten Citroën CX. Das luxuriöse, viertürige und fünfsitzige Coupé besaß zudem zahlreiche Stilelemente anderer Sportwagen. So verfügt es über Vordertüren, die sich im Stil eines Lamborghini Countach im 45-Grad-Winkel nach oben öffnen. Die beiden hinteren Zugänge sind als Flügeltüren ähnlich wie beim Mercedes 300 SL angeschlagen.

Die stark abfallende Haube ermöglicht der flach bauende Wankelmotor

Die Vordertüren öffnen sich nach Lamborghini-Art, die hinteren im Stil des 300 SL

## 1981 WURDE DER TARA ZUM NANCY

Nicht mehr nachzuvollziehen ist, wie der Techniker Tony Russel auf das fertige Fahrzeug aufmerksam wurde und wie sich Russel und der Erfinder und Konstrukteur des Tara einig wurden. Zu Beginn der 80er übernahm und verfeinerte Russel das Konzept und versuchte, mit dem zum „Nancy“ umgetauften Prototypen einen Hersteller von dem Wagen zu überzeugen. 1981 tauchte das Auto in diversen Motor-Magazinen auf. Aus dieser Zeit stammen auch die im Internet kursierenden Bilder. Die internationale Presse zerriss das Coupé indes wegen seiner mangelhaften Verarbeitung und seinen nicht serientauglichen Detaillösungen. Der Nancy wurde nicht weiterentwickelt. Bis Anfang der 2000er konnte der Prototyp noch im Automobilmuseum in Velaine en Haye bei Nancy besichtigt werden. Seitdem ist der Verbleib des Prototypen ungeklärt. Mittlerweile ist er so unbekannt, dass selbst der bestens informierte und vernetzte Ro 80 Club International nur wenig über den Tara respektive Nancy weiß. ■

### DATEN & FAKTEN

**ANTRIEB** Zweikammer-Kreiskolbenmotor; Kammervolumen: 498 cm³; Leistung: 85 kW/115 PS bei 5500/min; max. Drehmoment: 156 Nm bei 4000/min; Dreigang-Getriebe; Frontantrieb
**AUFBAU+FAHRWERK** Kunststoffkar. auf Gitterrohrrahmen mit vier Türen; Radaufhängung vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Schräglenker, Schraubenfedern, Gummi-Zusatzfedern; v./h. Teleskopstoßdämpfer; Bremsen: v./h. Scheiben; Reifen: 175/70 R 15
**ECKDATEN** L/B/H: 4800/1970/1180 mm; Radstand: 2860 mm; Leergewicht: 1300 kg; Bauzeit: 1974 bis 1981; Stückzahl: 1; Preis (1981): ca. 70.000 Französische Franc
**FAHRLEISTUNGEN**[1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 14 s; Höchstgeschwindigkeit: 181 km/h; Verbrauch: 15 l/100 km

[1] Werksangaben für Serien Ro 80

DAS MAGAZIN FÜR YOUNGTIMER & OLDTIMER

# classiccars

In Kooperation mit: AUTO ZEITUNG

## SO GEBEN SIE IHRE ANZEIGE AUF:

**Sie erreichen uns unter:**
**AUTO ZEITUNG classiccars**

*Tel.*: **040 / 3019-3154**
*Fax*: **040 / 3019-3029**

*E-Mail*:

**classiccarsmarkt @bauermedia.com**

*oder per Post an*:

**Bauer Advertising KG**
**Anzeigenmarkt**
**AUTO ZEITUNG**
**classiccars**
**Burchardstr. 11**
**20077 Hamburg**

**Anzeigenschluss für die kommende Ausgabe ist der 15.1.2016**

**Die nächste Ausgabe erscheint am 3.2.2016**

## Sie haben drei Optionen:

**1. ☐ Kombi-Paket** classiccars + AUTO ZEITUNG

NEU ***Inserat + Foto*** in **classiccars** & AUTO ZEITUNG zum Einführungspreis von: **39,-€**

**2. ☐ Classic-Paket** ***Inserat + Foto*** in **classiccars** min. 3 Zeilen + Foto für: **12,-€**

**3. ☐ 1x Inserat** einmaliges ***Text-Inserat*** in **classiccars** min. 3 Zeilen ohne Foto für: **8,-€**

## ANZEIGEN-COUPON

**für private Kleinanzeigen**

Ausfüllen oder online inserieren: **classiccarsmarkt@bauermedia.com**

**1 Zeile**
**2 Zeilen**
**3 Zeilen**
**4 Zeilen**
**5 Zeilen**

Pro Zeile maximal 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

Der Text soll unter der Rubrik _____ in der nächstmöglichen Ausgabe von **classiccars** erscheinen.

Name, Vorname _____ Alter _____ ☐ Herr ☐ Frau

Straße, Hausnummer (kein Postfach) _____ Telefon inkl. Vorwahl _____

Postleitzahl, Ort _____ E-Mail Adresse _____

IBAN : _____

BIC: _____

Bank: _____

Inhaber: _____

Datum/Unterschrift _____

Ich ermächtige MEDIA TRANSPARENT; Ariane Postlep; Viljandiring 19; 22926 Ahrensburg; Gläubiger-ID: DE 78 ZZ ZO 00 01 23 1823, den Rechnungsbetrag von meinem Bankkonto mittels Lastschrift einmalig einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die auf meinem Konto gezogene Lastschrift einzulösen. (Hinweis: Innerhalb von 8 Wochen nach Belastungsdatum kann die Erstattung des belasteten Betrages verlangt werden. Es gelten die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.) Der Rechnungsbetrag wird zum Erscheinungstag der nächsten Ausgabe Ihrem Bankkonto belastet. Bei verpasstem Anzeigenschluss erfolgt die Veröffentlichung und der Lastschrifteinzug zum Erscheinungstag der übernächsten Ausgabe.

## ALFA ROMEO

**ALFA ROMEO, Spider**, EZ 1982-05, 96KW (131PS), 133970 km, Cabrio/Roadster, **16.590 €**, Seevetal, Tel.: +49 (0)1577 3965204

**ALFA ROMEO, Spider**, EZ 1979-07, 93KW (126PS), 55000 km, Cabrio/Roadster, **17.500 €**, Antdorf, Tel.: +49 (0)172 8625060

## ALPINA

**ALPINA, B12 e31**, EZ 1991-01, 257KW (349PS), 200000 km, Sportwagen/Coupé, **39.000 €**, Nordwalde, Tel.: +49 (0)173 8560987

## AUDI

**AUDI, Coupe 2.3 E ,Tüv Neu,Top Zustand**, EZ 1990-10, 100KW (136PS), 208600 km, Sportwagen/Coupé, **2.950 €**, Aram Car, Augsburg, Tel.: +49 (0)160 96846939

**AUDI, 80 SC Weber + ATS**, EZ 1986-02, 82KW (111PS), 77597 km, Limousine, **5.900 €**, Weißenhorn, Tel.: +49 (0)176 96685171

**AUDI, 80 CL Top Zustand - H Kennzeichen - Autom.** , EZ 1983-06, 55KW (75PS), 68600 km, Limousine, **4.900 €**, Beilngries, Tel.: +49 (0)151 46743108

**AUDI, Coupe GT Sammlerstück 1 Hand**, EZ 1986-06, 85KW (116PS), 136237 km, Sportwagen/Coupé, **14.900 €**, Auto Börse Guse, Edemissen/Abbensen, Tel.: +49 (0)5177 8217

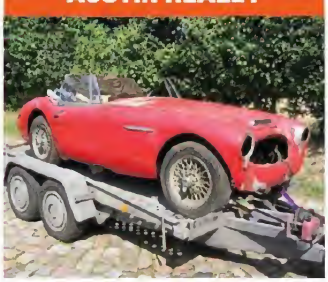
**AUDI, Coupé GT**, EZ 1987-01, 82KW (111PS), 235780 km, Sportwagen/Coupé, **5.490 €**, Autohaus Marcel Möller GmbH, Wunstorf, Tel.: +49 (0)5031 518100

**AUDI, 80 Liebhaberfahrzeug**, EZ 1991-06, 51KW (69PS), 129900 km, Limousine, **2.900 €**, Autohaus Glinicke GmbH, Minden, Tel.: +49 (0)571 888780

**AUDI, Coupe**, EZ 1989-12, 83KW (113PS), 215000 km, Sportwagen/Coupé, **4.490 €**, Steinfurt, Tel.: +49 (0)157 84644960

**AUDI, 80**, EZ 1985-09, 66KW (90PS), 190000 km, Limousine, **5.990 €**, Aschersleben, Tel.: +49 (0)173 1544758

## AUSTIN HEALEY



**AUSTIN HEALEY, 3000 Bj8 Phase 2** , EZ 1964-06, 9999999 km, Cabrio/Roadster, **22.000 €**, Blickstedt, Tel.: +49 (0)4346 3526

**AUSTIN HEALEY, Sprite Mark I**, EZ 1960-03, 32KW (44PS), 3650 km, Cabrio/Roadster, **39.900 €**, Auto Salon Singen GmbH, Singen / Hohentwiel, Tel.: +49 (0)7731 995544

## BMW

**BMW, 323 I** , EZ 1985-06, 110KW (150PS), 315000 km, Limousine, **6.500 €**, Hamburg, Tel.: +49 (0)170 3227686

**BMW, Z1** , EZ 1991-03, 125KW (170PS), 233500 km, Cabrio/Roadster, **23.500 €**, Autohandel-Abraham, Ense-Höingen, Tel.: +49 (0)2938 9793450

**BMW, 318is** , EZ 1989-12, 100KW (136PS), 165000 km, Limousine, **5.400 €**, Lauingen, Tel.: +49 (0)171 6860303

**BMW, BMW 520 1,8 E 12 HISTORISCH! 1.Hd.Jhrg 1916!Orgl**, EZ 1976-02, 66KW (90PS), 161125 km, Limousine, **4.988 €**, Export-Cars, Dieblich, Tel.: +49 (0)2607 960316

**BMW, 750 i** , EZ 1989-10, 220KW (299PS), 255000 km, Limousine, **3.750 €**, AR-Automobile, Eisenberg/Thür., Tel.: +49 (0)178 7789303

**BMW, M3 E30 TOP ZUSTAND !!! ROTES LEDER !!!**, EZ 1990-04, 158KW (215PS), 109000 km, Limousine, **65.000 €**, Eichstätt, Tel.: +49 (0)171 3183351

**BMW, BMW e28 540I**, EZ 1985-03, 210KW (286PS), 150000 km, Limousine, **9.990 €**, Meitingen, Tel.: +49 (0)172 6644229

**BMW, 320i Leder Einzelstück Orange-Racing 19 Zoll SSD**, EZ 1991-06, 110KW (150PS), 176200 km, Limousine, **4.980 €**, Kfz & Teile, Erfurt, Tel.: +49 (0)361 7861489

**BMW 318I E 36 Cabrio**, Euro 2 Grün, HU 11/2017, EZ 04/96, Schwarz Vollleder, Garagenfahrzeug, Zustand 2-3, Motor u. Technik TOP, **VHB 4.000 €**, Tel. mobil 0049 (0)179/ 8470474

**BMW, 730**, EZ 1989-08, 138KW (188PS), 98700 km, Limousine, **2.900 €**, Autohaus W.Müller GmbH, Delmenhorst, Tel.: +49 (0)4221 9214433

**BMW, 318i baur cabrio** , EZ 1983-08, 77KW (105PS), 160000 km, Cabrio/Roadster, **4.500 €**, Waldmohr, Tel.: +49 (0)172 9894504

**BMW, 518**, EZ 1981-01, 97808 km, Limousine, **8.600 €**, elsenfeld, Tel.: +49 (0)171 4601940

**BMW, 316i**, EZ 1990-09, 73KW (99PS), 269000 km, Limousine, **4.599 €**, Prine am Chiemsee, Tel.: +49 (0)151 71464945

**BMW, 325i Cabrio Automatik TÜV NEU Original Zustand**, EZ 1988-04, 125KW (170PS), 380000 km, Cabrio/Roadster, **4.500 €**, Eschenburg, Tel.: +49 (0)157 79681655

Mobile Park- Hebebühne, 2200 € inkl MwSt
Tragfähigkeit 3700 kg

Transport, Entladung, Aufbau bieten wir zusatzlich an.
Mobil: 0152 / 59935842
Tel. 05751 / 968130 Fax 05751 / 9249280
Mail: hebebuehnen@gmx.de
www.pkw-kfz-hebebühnen.de

**BMW, 325i orig.E30"Coupé"Alpinweiss,Klima,Servo,ABS..**, EZ 1989-02, 125KW (170PS), 194000 km, Limousine, **7.325 €**, Bunzenthal Automobile, Urbach, Tel.: +49 (0)7181 4809481

MIKE SANDERs®
KORROSIONSSCHUTZFETT
Der Klassiker vom Erfinder der Fettversiegelung
Über 35 Jahre
Erfolgreicher Rostschutz für Oldtimer und Klassiker
BEST BRAND 2012
LESERWAHL BEST BRAND 2013
Motor Klassik
KORROSIONS-SCHUTZFETT
Bestellung-Beratung
04126 2095
www.mike-sander.de
Silikonbremsflüssigkeit DOT5

**BMW, 318I touring** , EZ 1991-03, 83KW (113PS), 111500 km, Kombi, **3.500 €**, Cottbus, Tel.: +49 (0)163 8637335

**BMW, 735i Autom. G-Kat, Vollausst. TÜV 6/2017** , EZ 1990-07, 155KW (211PS), 195302 km, Limousine, **3.700 €**, KOCH KRAFTFAHRZEUGE, Vlotho, Tel.: +49 (0)5733 2419

**BMW, 318i**, EZ 1991-10, 83KW (113PS), 169000 km, Cabrio/Roadster, **3.350 €**, Castrop-Rauxel, Tel.: +49 (0)152 54629887

**BMW, 735i Autom. G-Kat, Vollausst. TÜV 6/2017** , EZ 1990-07, 155KW (211PS), 195302 km, Limousine, **3.700 €**, KOCH KRAFTFAHRZEUGE, Vlotho, Tel.: +49 (0)5733 2419

**BMW, 850Ci Inidividualselection III AC-Schnitzer Umba,** EZ 1991-11, 220KW (299PS), 77170 km, Sportwagen/Coupé, **19.999 €**, Autoteam Gerner e.K., Lünne, Tel.: +49 (0)5906 2099888

**BMW, 320i M Technik 1- Hardtop - Motor 40.000km,** EZ 1990-03, 95KW (129PS), 185000 km, Cabrio/Roadster, **14.990 €**, Bergisch Gladbach, Tel.: +49 (0)1575 4413710

**BMW, 320 i,** EZ 1989-03, 95KW (129PS), 129000 km, Cabrio/Roadster, **4.999 €**, Cemil Oener, Ingolstadt, Tel.: +49 (0)841 3709627

**BMW, 730i** , EZ 1991-06, 138KW (188PS), 117000 km, Limousine, **3.500 €**, Berlin, Tel.: +49 (0)177 5895408

Oldtimer-Versicherungen?
Rufen Sie uns an!
Oldie-TS
Tel.: 089 / 72 45 92 00
info@oldie-ts.de
www.oldie-ts.de

**BMW, 320iA E30 original 38tkm Jahreswagencharakter** , EZ 1989-09, 95KW (129PS), 38001 km, Limousine, **9.320 €**, Monzelfeld, Tel.: +49 (0)160 2526977

**BMW, 535i e34 LPG + Neuteile!,** EZ 1990-11, 155KW (211PS), 200000 km, Limousine, **2.999 €**, Elmshorn, Tel.: +49 (0)151 58060244

**BMW, 850CI,** EZ 1991-05, 220KW (299PS), 43400 km, Sportwagen/Coupé, **24.900 €**, Autoteam Gerner e.K., Lünne, Tel.: +49 (0)5906 2099888

**BMW, 850CI gepflegt Arztbesitz TÜV 12/17 Scheckheft,** EZ 1991-05, 220KW (299PS), 147500 km, Sportwagen/Coupé, **19.440 €**, Lübeck, Tel.: +49 (0)170 6891786

**BMW, 325i touring -E30 Youngtimer,** EZ 1991-02, 125KW (170PS), 257000 km, Kombi, **7.500 €**, Lüneburg, Tel.: +49 (0)173 2027583

**BMW, E 30 318i Cabrio Sondermodell Design Edition,** EZ 1991-09, 83KW (113PS), 166000 km, Cabrio/Roadster, **4.600 €**, Reutlingen, Tel.: +49 (0)7121 479950

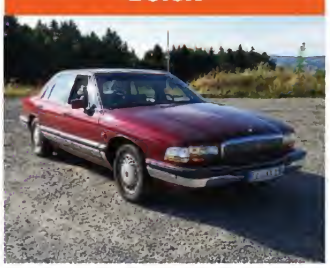
## BENTLEY

**BENTLEY, STANDART STEEL S - 2 SILVER CLOUD II,** EZ 1960-10, 131KW (178PS), 99999 km, Limousine, **14.500 €**, Auto-Expo, München, Tel.: +49 (0)178 3508888

**BENTLEY, S 1,** EZ 1956-09, 116KW (158PS), 99999 km, Limousine, **44.000 €**, Fleckeby, Tel.: +49 (0)4354 8091732

**BUICK, Roadmaster nach Komplettrestauration,** EZ 1957-07, 221KW (300PS), 1500 km, Cabrio/Roadster, **189.900 €**, CPI Roder GmbH & Co KG, Mülheim-Kärlich, Tel.: +49 (0)261 9218888

## BUICK



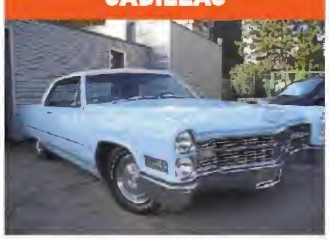
**BUICK, Park Avenue,** EZ 1991-12, 127KW (173PS), 140000 km, Limousine, **3.200 €**, Landsberg am Lech, Tel.: +49 (0)172 7771511

**BUICK, Le Sabre**, EZ 1975-07, 279KW (379PS), 47120 km, Cabrio/Roadster, **34.900 €**, jesteburg, Tel.: +49 (0)172 4052788

**BUICK, LeSabre 5.7l Custom 4-Door Hardtop H-Kennzeichen**, EZ 1972-07, 169KW (230PS), 92855 km, Limousine, **13.390 €**, Kamen, Tel.: +49 (0)157 85519210

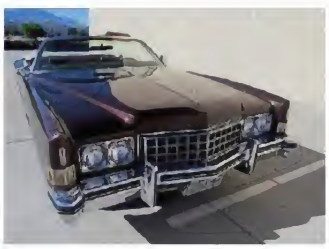
**BUICK, Le Sabre 400**, EZ 1967-07, 191KW (260PS), 6670 km, Sportwagen/Coupé, **32.000 €**, Karlsruhe, Tel.: +49 (0)721 85148006

## CADILLAC



**CADILLAC, DeVille Coupe WERTGUTACHTEN NOTE GUT H-KENNZEICH**, EZ 1966-07, 213KW (290PS), 89451 km, Sportwagen/Coupé, **19.979 €**, Autohaus-Gruber, Essen, Tel.: +49 (0)201 610883

**CADILLAC, Serie 62 4 Door HT Tüv+H**, EZ 1964-06, 254KW (345PS), 72800 km, Limousine, **15.900 €**, Bramstedt, Tel.: +49 (0)152 23987358



**CADILLAC, ELDORADO =1973= CABRIO H-ZULASSUNG**, EZ 1973-07, 272KW (370PS), 81000 km, Cabrio/Roadster, **25.500 €**, US-MOBILE.DE LTD, Untergruppenbach, Tel.: +49 (0)7131 970697

## CHEVROLET

**CHEVROLET, Chevelle Malibu 72 TÜV und H Kalifornienimport** , EZ 1972-07, 110KW (150PS), 51225 km, Sportwagen/Coupé, **18.900 €**, Quakenbrück, Tel.: +49 (0)151 51227710

**CHEVROLET, Bel Air 55 Beauville Wagon V8**, EZ 1955-07, 200KW (272PS), 0 km, Kombi, **19.900 €**, Geigercars.de GmbH, München, Tel.: +49 (0)89 42716413

**CHEVROLET, C1500**, EZ 1990-01, 169KW (230PS), 95000 km, Geländewagen/Pickup, **9.999 €**, Lübeck, Tel.: +49 (0)1522 3525657

**CHEVROLET, El Camino**, EZ 1981-01, 271KW (368PS), 1 km, Geländewagen/Pickup, **37.000 €**, Zeitz, Tel.: +49 (0)173 3885762

**CHEVROLET, C10 V8 Pickup Hotrod** , EZ 1984-08, 33000 km, Geländewagen/Pickup, **7.999 €**, Bad Elster, Tel.: +49 (0)152 33637754

**CHEVROLET, C 10 Lowrider mit H-Zulassung**, EZ 1968-06, 115KW (156PS), 43680 km, Geländewagen/Pickup, **16.950 €**, Gelsenkirchen, Tel.: +49 (0)172 2816425

## CITROËN

**CITROËN, DS 20 Special / Tüv neu / H-Gutachten**, EZ 1970-07, 66KW (90PS), 93000 km, Limousine, **16.900 €**, faire-gebrauchte.de, Freiburg, Tel.: +49 (0)761 5575875

**CITROËN, CX 25 GTI TURBO 2**, EZ 1986-07, 122KW (166PS), 200300 km, Limousine, **4.900 €**, Christian Stöbe, Borgholzhausen, Tel.: +49 (0)5425 608862

**CITROËN, CX 25 Diesel - sehr schön**, EZ 1984-12, 54KW (73PS), 140000 km, Limousine, **5.999 €**, Firma T.K.-Mobile, Karlshöfen, Tel.: +49 (0)160 8521355

**CITROËN, 2 CV 6 + Kundenauftrag III**, EZ 1989-01, 20KW (27PS), 120021 km, Limousine, **7.500 €**, Auto Janning Inh. Ino Janning, Nordhorn, Tel.: +49 (0)5921 4446

**CITROËN, 2 CV**, EZ 1986-01, 20KW (27PS), 65100 km, Kombi, **3.500 €**, Dernbach, Tel.: +49 (0)151 50660077

## COBRA

**COBRA, Cobra ZWeineckZ H-Zulassung, 12,9 l, 1200 PS**, EZ 1960-06, 882KW (1199PS), 600 km, Sportwagen/Coupé, **375.900 €**, Auto Salon Singen GmbH, Singen / Hohentwiel, Tel.: +49 (0)7731 995544

**COBRA, AC 427 Ford V8, Automatic, Sidepipes**, EZ 1988-07, 142KW (193PS), 12915 km, Cabrio/Roadster, **34.990 €**, Autohaus Am EmsPark GmbH, Leer, Tel.: +49 (0)491 9997373

## CORVETTE

**CORVETTE, C 3 5,7ltr Targa 25 Jahre Klima mit H Kennzeiche**, EZ 1978-07, 136KW (185PS), 75600 km, Sportwagen/Coupé, **19.990 €**, Euro & US Cars, Metzingen(NH), Tel.: +49 (0)7123 380060

**Corvette-Center Mörfelden**
Frankfurter Straße 117 • 64546 Mörfelden
Tel: 0 61 05 / 2 11 33 • Fax: 0 61 05 / 2 26 48
Verschiedene Modelle
von Bj. 1958 - 2015
Service - Verkauf
Ersatzteile - Restaurationen
Ihr autorisierter Servicepartner
im Rhein-Main-Gebiet für:
CORVETTE Cadillac
www.corvette-center.de

**CORVETTE, C3 350 V8 Widebody 4-Gang Schaltgetrieb**, EZ 1972-07, 202KW (275PS), 136182 km, Sportwagen/Coupé, **27.800 €**, TR-Carstyling oHG, Schotten, Tel.: +49 (0)6044 9893023

**CORVETTE, C3 Oldtimer mit neuem Motor**, EZ 1980-03, 235KW (320PS), 4665 km, Cabrio/Roadster, **16.990 €**, Balingen, Tel.: +49 (0)7433 93353

**CORVETTE, C3 Cabrio 454 Big Block**, EZ 1974-07, 99999 km, Cabrio/Roadster, **26.500 €**, cuxhaven, Tel.: +49 (0)4722 910177

**CORVETTE, C3 STINGRAY # MATCHING TOP ORIGINALZUSTAND**, EZ 1982-07, 161KW (219PS), 72000 km, Sportwagen/Coupé, **22.900 €**, US-MOBILE.DE LTD, Untergruppenbach, Tel.: +49 (0)7131 970697

**CORVETTE, C4 (gerne Tausch)**, EZ 1986-07, 165KW (224PS), 87000 km, Sportwagen/Coupé, **5.990 €**, Oberndorf am Neckar, Tel.: +49 (0)7423 8772520

**CORVETTE, C3 STINGRAY TOP - ORIGINALZUSTAND**, EZ 1978-07, 164KW (223PS), 64000 km, Sportwagen/Coupé, **15.900 €**, US-MOBILE.DE LTD, Untergruppenbach, Tel.: +49 (0)7131 970697

## DODGE

**DODGE, D 200 4x4**, EZ 1976-06, 116000 km, Geländewagen/Pickup, **7.500 €**, Lübz, Tel.: +49 (0)172 3033955

## FERRARI

**FERRARI, Testarossa *deut.Fzg***, EZ 1991-09, 287KW (390PS), 53100 km, Sportwagen/Coupé, **144.444 €**, Autohaus Hillmaier, Fürstenfeldbruck, Tel.: +49 (0)8141 355959

**FERRARI, 328 GTB**, EZ 1989-06, 199KW (271PS), 18000 km, Sportwagen/Coupé, **145.000 €**, Auto Salon Singen GmbH, Singen / Hohentwiel, Tel.: +49 (0)7731 995544

**FERRARI, 308 GTSI 308 GTSI 1749 Exemplare**, EZ 1981-01, 158KW (215PS), 42000 km, Cabrio/Roadster, **89.900 €**, Auto Salon Singen GmbH, Singen / Hohentwiel, Tel.: +49 (0)7731 995544

**FERRARI, Testarossa Monospecchio**, EZ 1986-05, 291KW (396PS), 56900 km, Sportwagen/Coupé, **248.900 €**, Continental Cars GmbH, Hamburg, Tel.: +49 (0)40 57144900

**FIAT**

**FIAT, 132 GLS H Zulassung**, EZ 1976-03, 72KW (98PS), 46000 km, Limousine, **5.400 €**, Schwäbisch Gmünd, Tel.: +49 (0)160 1128167

**FIAT, 127 " Fiats Bester - Phantastisches Original "**, EZ 1973-07, 35KW (48PS), 70000 km, Sportwagen/Coupé, **6.950 €**, Vintage-Voyage, Fürth, Tel.: +49 (0)911 97906780

**FIAT, 500L** , EZ 1968-02, 13KW (18PS), 57000 km, Kleinwagen, **6.900 €**, Anton Hindinger, Johanniskirchen, Tel.: +49 (0)8564 212

**FIAT, 500 zentralverriegelung hifi** , EZ 1974-07, 13KW (18PS), 12826 km, Kleinwagen, **11.100 €**, München , Tel.: +49 (0)163 6351118

**FIAT, 500 Super Zustand**, EZ 1970-09, 13KW (18PS), 86000 km, Limousine, **12.900 €**, Geigercars.de GmbH, München, Tel.: +49 (0)89 42716413

**FIAT, 500**, EZ 1968-07, 14KW (19PS), 69000 km, Kleinwagen, **7.999 €**, AHZ Autohaus Zollern GmbH, Hechingen, Tel.: +49 (0)7471 7415530

**FIAT, 128** , EZ 1978-05, 70000 km, Sportwagen/Coupé, **9.500 €**, Krefeld, Tel.: +49 (0)151 11500169

**FIAT, 130 Coupe " Bildschön und richtig gut ! "**, EZ 1974-07, 121KW (165PS), 120000 km, Sportwagen/Coupé, **16.900 €**, Vintage-Voyage, Fürth, Tel.: +49 (0)911 97906780

**FIAT, 127**, EZ 1976-05, 37KW (50PS), 57000 km, Kleinwagen, **5.127 €**, Aachen, Tel.: +49 (0)170 4233266

**FIAT, 132 GLS**, EZ 1975-08, 72KW (98PS), 35622 km, Limousine, **7.100 €**, Schwäbisch Gmünd, Tel.: +49 (0)160 1128167

**FIAT, Uno Turbo i.e.** , EZ 1990-04, 74KW (101PS), 125000 km, Kleinwagen, **3.950 €**, Kirchardt, Tel.: +49 (0)171 4549254

**FIAT, 500**, EZ 1973-05, 18KW (24PS), 59000 km, Kleinwagen, **7.990 €**, Berlin, Tel.: +49 (0)177 7566789

Mustang-Teilekatalog 10.-€ Vorauskasse (15.-€ Ausland)
Rock your Horse again!
www.RSB-parts.de
RSB
Parts Service and more...
RSB Mustang Parts
Hurststr. 16
77815 Bühl/Baden
tel. 07223.22005
verkauf@rsb-parts.de

## FORD

**FORD, Mustang 66 cabrio 289,Konsohle,Servo,Top**, EZ 1966-06, 147KW (200PS), 100000 km, Cabrio/Roadster, **29.500 €**, Heartbeat Cars, Bundenthal, Tel.: +49 (0)170 1630362

**FORD, Fiesta 1**, EZ 1983-06, 39KW (53PS), 59000 km, Kleinwagen, **2.900 €**, Saarbrücken, Tel.: +49 (0)6825 970993

**FORD, Bronco XLT**, EZ 1985-03, 200KW (272PS), 81000 km, Geländewagen/Pickup, **12.999 €**, Neu Wulmstorf, Tel.: +49 (0)176 64738313

**FORD, Oldtimer Ford F100 Stepside Texas Truck** , EZ 1964-07, 96KW (131PS), 1000000 km, Geländewagen/Pickup, **16.500 €**, Berlin, Tel.: +49 (0)177 2100355

**FORD, 12 M Weltkugel H-Gutachten Zustand 3**, EZ 1954-07, 28KW (38PS), 98795 km, Limousine, **9.990 €**, Autohaus Am EmsPark GmbH, Leer, Tel.: +49 (0)491 9997373

**FORD, Mustang 289 CUI-V8 Automatik/el.Verdeck/H-Zul.**, EZ 1967-11, 147KW (200PS), 70000 km, Cabrio/Roadster, **35.900 €**, Auto Center Biesdorf Inh. Oliver Skade, Berlin, Tel.: +49 (0)30 56698075

**FORD, Mustang 66 coupe, 289,Servo,Konsole,TOP**, EZ 1966-06, 147KW (200PS), 100000 km, Sportwagen/Coupé, **17.900 €**, Heartbeat Cars, Bundenthal, Tel.: +49 (0)170 1630362

**FORD, Mustang "Automatic-H Kennzeichen- Windsor Motor"**, EZ 1968-07, 221KW (300PS), 64300 km, Sportwagen/Coupé, **23.500 €**, GEORG'S FAHRZEUGAGENTUR, Mannheim, Tel.: +49 (0)621 15202925

**FORD, Mustang**, EZ 1965-07, 162KW (220PS), 100000 km, Sportwagen/Coupé, **13.900 €**, ME Classic Cars, Heiligengrabe, Tel.: +49 (0)172 5849753

**FORD, 1967 Mustang Fastback 2+2 original J-Code 302 V8**, EZ 1968-06, 191KW (260PS), 65678 km, Sportwagen/Coupé, **23.000 €**, Sinsheim, Tel.: +49 (0)179 9014237

**FORD, Mustang 289 H-Zulassung**, EZ 1965-01, 143KW (194PS), 18113 km, Sportwagen/Coupé, **22.500 €**, ALLTAGSKLASSIKER, Königswinter, Tel.: +49 (0)151 23525252

**FORD, Mustang V8 302 zum restaurieren**, EZ 1972-01, 999999 km, Cabrio/Roadster, **11.990 €**, CPI Roder GmbH & Co KG, Mülheim-Kärlich, Tel.: +49 (0)261 9218888

**FORD, Mustang Shelby GT350 original**, EZ 1970-07, 221KW (300PS), 60000 km, Sportwagen/Coupé, **99.900 €**, Automobile Neff GmbH, Weißenhorn, Tel.: +49 (0)7309 929986

**FORD, Mustang V8 Cabrio 67, schwarz, GT Equipment**, EZ 1967-07, 147KW (200PS), 67200 km, Cabrio/Roadster, **55.000 €**, Lorsch, Tel.: +49 (0)172 7230282

**FORD, Mustang 2. Handl**, EZ 1968-07, 154KW (209PS), 999999 km, Cabrio/Roadster, **36.900 €**, Düsseldorf, Tel.: +49 (0)171 3448445

**FORD, Galaxie 500** , EZ 1964-07, 200KW (272PS), 100000 km, Sportwagen/Coupé, **21.900 €**, Heilbad Heiligenstadt , Tel.: +49 (0)172 5678587

**FORD, Mustang Coupe V8**, EZ 1970-07, 154KW (209PS), 99999 km, Sportwagen/Coupé, **17.300 €**, Germersheim, Tel.: +49 (0)175 5822398

**FORD, Mustang Fastback GT 350 Clone**, EZ 1966-07, 165KW (224PS), 47500 km, Sportwagen/Coupé, **45.900 €**, Essen, Tel.: +49 (0)179 1266305

**FORD, Mustang**, EZ 1965-03, 147KW (200PS), 999999 km, Sportwagen/Coupé, **19.990 €**, Prüm, Tel.: +49 (0)175 1904870

**FORD, Fairlane Sunliner Galaxie 500XL Cabrio Projekt** , EZ 1966-01, 200KW (272PS), 42300 km, Cabrio/Roadster, **5.650 €**, Augsburg, Tel.: +49 (0)821 2431800

**FORD, F 150**, EZ 1983-02, 92800 km, Geländewagen/Pickup, **5.950 €**, Krefeld, Tel.: +49 (0)172 2130010

**FORD, Fiesta Ghia**, EZ 1980-08, 39KW (53PS), 57500 km, Kleinwagen, **5.490 €**, Eyendorf, Tel.: +49 (0)4172 987298

**FORD, Mustang Fastback Im Originalzustand**, EZ 1967-07, 147KW (200PS), 35000 km, Sportwagen/Coupé, **55.000 €**, CPI Roder GmbH & Co KG, Mülheim-Kärlich, Tel.: +49 (0)261 9218888

**FORD, Model A Shay Roadster**, EZ 1980-01, 65KW (88PS), 17000 km, Cabrio/Roadster, **21.500 €**, Schleife, Tel.: +49 (0)171 8951372

**FORD, Thunderbird H-Zulassung TÜV 8/16 -TAUSCH-INZAHL-**, EZ 1979-09, 101KW (137PS), 77000 km, Sportwagen/Coupé, **6.950 €**, E.O. Autos, Stuttgart, Tel.: +49 (0)177 5965224

**FORD, Capri 1,6**, EZ 1983-03, 54KW (73PS), 181366 km, Sportwagen/Coupé, **3.950 €**, Autohaus G. Overhoff GmbH, Lingen-Baccum, Tel.: +49 (0)591 9777790

Rostsanierer und Grundierer in Einem!
epoxy BRUNOX®
2-mal auftragen keln Abwaschen
www.brunox.com
erhältlich bei:
Carlofon GmbH, CARPROFI GmbH, Stahlgruber GmbH, Wessels & Müller AG

**FORD, Mustang 6,0 Liter Windsor Motor**, EZ 1967-07, 370KW (503PS), 1000 km, Cabrio/Roadster, **69.900 €**, CPI Roder GmbH & Co KG, Mülheim-Kärlich, Tel.: +49 (0)261 9218888

**FORD, Thunderbird**, EZ 1972-07, 100000 km, Sportwagen/Coupé, **7.900 €**, ME Classic Cars, Heiligengrabe, Tel.: +49 (0)172 5849753

**FORD, Mustang 67,Fastback,289,Topzustand**, EZ 1967-04, 147KW (200PS), 100000 km, Sportwagen/Coupé, **39.500 €**, Heartbeat Cars, Bundenthal, Tel.: +49 (0)170 1630362

**FORD, MUSTANG V8 =1966= CALIFORNIA H-ZULASSUNG**, EZ 1966-04, 41000 km, Sportwagen/Coupé, **22.500 €**, US-MOBILE.DE LTD, Untergruppenbach, Tel.: +49 (0)7131 970697

**FORD, Mustang 289er V8 Original incl H-Zulassung**, EZ 1968-06, 147KW (200PS), 99999 km, Sportwagen/Coupé, **18.900 €**, KFZ-Handel Reker, Anröchte, Tel.: +49 (0)173 1037777

**FORD, Mutt M151 A1**, EZ 1964-10, 52KW (71PS), 45000 km, Geländewagen/Pickup, **10.500 €**, Saarlouis, Tel.: +49 (0)178 5093376

**FORD, Escort RS MK1**, EZ 1971-06, 132KW (179PS), 29000 km, Limousine, **69.500 €**, Duisburg, Tel.: +49 (0)203 702935

**FORD, Taunus 17 M Oldimer H-Kennzeichen**, EZ 1970-02, 48KW (65PS), 144500 km, Limousine, **10.590 €**, Autohaus Firat GmbH, Heilbronn, Tel.: +49 (0)7131 9199320

## GMC

**GMC, pick up**, EZ 1983-12, 104KW (141PS), 85000 km, Geländewagen/Pickup, **4.818 €**, Steinen, Tel.: +49 (0)160 99111581

Klassik Automobil-Armbanduhren
Weltweit einzigartig und detailliert, fertigt Bavarian Crono Armbanduhren im Original Tachometerdesign der **berühmten BMW-, Mercedes-, Jaguar-, Bugatti- & Volkswagen-Automobile.**
Bavarian Crono
Handgefertigte Uhren in Spitzenqualität
www.bavarian-crono.de | Tel. +49 96 24-93 14 94
Jaguar E-Type 6 Zyl. | 179,- €

## HONDA

**HONDA, Prelude**, EZ 1980-02, 59KW (80PS), 28755 km, Sportwagen/Coupé, **2.800 €**, Lindenfels, Tel.: +49 (0)160 2571955

**HONDA, Prelude 1.8 EX H-Zulassung-Oldtimer-Gepflegt**, EZ 1984-05, 77KW (105PS), 200000 km, Sportwagen/Coupé, **3.500 €**, Beckum, Tel.: +49 (0)151 12246830

## JAGUAR

**JAGUAR, XJ12 Serie 3. Klassiker mit Top Ausstattung !**, EZ 1989-04, 194KW (264PS), 189000 km, Limousine, **2.800 €**, Aachen, Tel.: +49 (0)152 14455864

**JAGUAR, MK II 2.4 1966 Motor + Gearbox completely rebuilt** , EZ 1966-06, 88KW (120PS), 6000 km, Limousine, **18.500 €**, Kiel, Tel.: +49 (0)176 47364054

**JAGUAR, 420**, EZ 1967-03, 180KW (245PS), 74600 km, Limousine, **19.000 €**, Walters Fahrschui, Gangkofen, Tel.: +49 (0)8722 9676150

**JAGUAR, MK II Competition Speichenfelgen WINTERFESTPREIS**, EZ 1967-07, 88KW (120PS), 129000 km, Limousine, **17.900 €**, anglo italian cars, Welden, Tel.: +49 (0)160 90170756

**JAGUAR, XJ6 G-KAT KLIMA**, EZ 1990-10, 146KW (199PS), 149164 km, Limousine, **5.890 €**, Autohaus Spies oHG, Heilbronn, Tel.: +49 (0)7131 203960

**JAGUAR, E-Type V12 Roadster**, EZ 1972-08, 197KW (268PS), 23744 km, Cabrio/Roadster, **129.900 €**, Auto Salon Singen GmbH, Singen / Hohentwiel, Tel.: +49 (0)7731 995544

## LANCIA

**LANCIA, Beta**, EZ 1981-05, 88KW (120PS), 81000 km, Cabrio/Roadster, **14.500 €**, Calw, Tel.: +49 (0)152 22639003

**LANCIA, Fulvia 1,3 S Coupe** , EZ 1971-07, 66KW (90PS), 97300 km, Sportwagen/Coupé, **13.900 €**, anglo italian cars, Welden, Tel.: +49 (0)160 90170756

## LAND ROVER

**LAND ROVER, Serie III Cabrio Linkslenker**, EZ 1975-06, 55KW (75PS), 140000 km, Geländewagen/Pickup, **4.700 €**, BÄR Automobile, Bayreuth, Tel.: +49 (0)171 1740627

## LINCOLN

**LINCOLN, Mark**, EZ 1990-12, 179000 km, Sportwagen/Coupé, **5.111 €**, Steinen, Tel.: +49 (0)160 99111581

## LOTUS

**LOTUS, Esprit S3, RHD, deutsche Zulassung, MÄNGEL II** , EZ 1985-04, 116KW (158PS), 105000 km, Sportwagen/Coupé, **10.999 €**, B&B Sportwagen, Dürnau, Tel.: +49 (0)7164 130302

## MG

**MG, MGA 1600**, EZ 1960-07, 58KW (79PS), 13723 km, Cabrio/Roadster, **24.500 €**, KFZ-Handel Ralph Stelter, Berlin, Tel.: +49 (0)172 3939528

## MINI

**MINI, Leyland Innocenti Mini 1001 B38/8**, EZ 1975-09, 38KW (52PS), 64345 km, Kleinwagen, **16.800 €**, Elite Group GmbH, München, Tel.: +49 (0)89 20002005

**MINI, Cooper Clubman AUTOMATIK Leder**, EZ 1972-11, 30KW (41PS), 125000 km, Kleinwagen, **6.500 €**, Berlin, Tel.: +49 (0)171 2968155

## MASERATI

**MASERATI, Bora 4.9 Ltr Bora**, EZ 1973-06, 239KW (325PS), 999999 km, Sportwagen/Coupé, **229.000 €**, Auto Salon Singen GmbH, Singen / Hohentwiel, Tel.: +49 (0)7731 995544

**MASERATI, Ghibli Spyder 4.7 Ghibli Spider by Carrozzeria C**, EZ 1971-07, 162KW (220PS), 999999 km, Cabrio/Roadster, **395.000 €**, Auto Salon Singen GmbH, Singen / Hohentwiel, Tel.: +49 (0)7731 995544

## MAZDA

**MAZDA, RX-7 Wankel (Toyo Kogyo)**, EZ 1982-02, 85KW (116PS), 170800 km, Sportwagen/Coupé, **3.950 €**, Autohaus G. Overhoff GmbH, Lingen-Baccum, Tel.: +49 (0)591 9777790

## MERCEDES-BENZ

**MERCEDES-BENZ, 280 /8 W114 Aut. - Klima - LPG**, EZ 1976-02, 118KW (160PS), 75000 km, Limousine, **4.900 €**, Firma T.K.-Mobile, Karlshöfen, Tel.: +49 (0)160 8521355

**MERCEDES-BENZ, 220 SE B/Coupe 111**, EZ 1963-10, 118KW (160PS), 150000 km, Sportwagen/Coupé, **13.380 €**, Motormarkt-Eching Inh. ixario.de GmbH, Fahrenzhausen bei München, Tel.: +49 (0)8165 999990

**MERCEDES-BENZ, G 230 2.HAND+SCHECKHEFT+ KLIMA + GASANLAGE + ZV**, EZ 1985-12, 92KW (125PS), 150000 km, Geländewagen/Pickup, **6.600 €**, FAHRZEUGHANDEL - FROMMHOLD, Berlin, Tel.: +49 (0)163 3021420

**MERCEDES-BENZ, 380SLC Coupe**, EZ 1981-08, 160KW (218PS), 134172 km, Sportwagen/Coupé, **6.999 €**, Auto Point, Bitterfeld - Wolfen, Tel.: +49 (0)177 1795265

**MERCEDES-BENZ, 300 CE Autom.**, EZ 1988-11, 132KW (179PS), 292000 km, Sportwagen/Coupé, **4.900 €**, Flex Fleet GmbH, Neu-Isenburg (bei Frankfurt am Main ), Tel.: +49 (0)6102 3697930

**MERCEDES-BENZ, GD 250 Wolf**, EZ 1991-09, 68KW (92PS), 42148 km, Geländewagen/Pickup, **15.900 €**, I.C.S. Inter-Commerz Service GmbH, Rendsburg, Tel.: +49 (0)4331 461517

**MERCEDES-BENZ, SL -Klasse SL 280**, EZ 1980-02, 136KW (185PS), 281772 km, Cabrio/Roadster, **24.500 €**, Faber GmbH & Co. KG, Schweinfurt, Tel.: +49 (0)9721 77250

**MERCEDES-BENZ, 190 E 1.8 TOP ZUSTANDIII**, EZ 1990-09, 80KW (109PS), 78000 km, Limousine, **7.000 €**, hammelburg , Tel.: +49 (0)178 9350012

**MERCEDES-BENZ, 280 SL Pagode W113**, EZ 1971-07, 125KW (170PS), 500 km, Cabrio/Roadster, **195.000 €**, Auto Salon Singen GmbH, Singen / Hohentwiel, Tel.: +49 (0)7731 995544

**MERCEDES-BENZ, 2 x Pagode 230SL - 250SL California** , EZ 1967-06, 110KW (150PS), 99999 km, Cabrio/Roadster, **25.900 €**, Classic Cars Gallery S.L, Frankfurt am Main, Tel.: +49 (0)176 61447671

**MERCEDES-BENZ, 190 E 2.0** , EZ 1991-01, 90KW (122PS), 111000 km, Limousine, **3.000 €**, Köln, Tel.: +49 (0)157 37018454

**MERCEDES-BENZ, 280 S W108 Frisches Gutachten 2+**, EZ 1969-04, 103KW (140PS), 70540 km, Limousine, **17.499 €**, Emsdetten, Tel.: +49 (0)160 94580215

**MERCEDES-BENZ, 200 Limousine mit H-Kennzeichen**, EZ 1982-02, 80KW (109PS), 149000 km, Limousine, **5.400 €**, Schweinfurt, Tel.: +49 (0)175 3648113

**MERCEDES-BENZ, 280S W108 TÜV 09/2016**, EZ 1969-06, 103KW (140PS), 64985 km, Limousine, **8.990 €**, AuDisco Automobil Discount GmbH, Bergheim, Tel.: +49 (0)2271 4628960

**MERCEDES-BENZ, 230 E** , EZ 1983-06, 100KW (136PS), 153000 km, Limousine, **5.500 €**, Hamburg, Tel.: +49 (0)157 77926213

**MERCEDES-BENZ, 500SL AMG LOOK TOP ZUSTAND**, EZ 1984-06, 170KW (231PS), 42214 km, Cabrio/Roadster, **44.600 €**, Monte Christo mobile e.K., Sinzig-Bad Bodendorf, Tel.: +49 (0)2642 999999

**MERCEDES-BENZ, 250D Orig.39119KM 1.Hand H-Zulassung TOP-Zustand**, EZ 1986-03, 66KW (90PS), 39119 km, Limousine, **10.500 €**, Rahden, Tel.: +49 (0)171 5869381

**MERCEDES-BENZ**, **SL 380 deutsches FZG 1. Hand aus Nachlass**, EZ 1981-06, 160KW (218PS), 132000 km, Cabrio/Roadster, **34.900 €**, Saarlouis, Tel.: +49 (0)171 1818169

**MERCEDES-BENZ**, **500 SE MEC UMBAU**, EZ 1991-11, 240KW (326PS), 273500 km, Limousine, **4.999 €**, Gechingen, Tel.: +49 (0)151 29081410

**MERCEDES-BENZ**, **G 240 WOLF Restauriertes Militärfahrzeug**, EZ 1985-09, 53KW (72PS), 105356 km, Geländewagen/Pickup, **14.800 €**, Auto Center Hoisten, Neuss, Tel.: +49 (0)2137 76526

**MERCEDES-BENZ**, **300 D Automatik mit H - Zulassung & Tüv/AU Neu**, EZ 1977-06, 59KW (80PS), 306000 km, Limousine, **4.950 €**, Wiesmoor, Tel.: +49 (0)4944 9169360

**MERCEDES-BENZ**, **200 TE** , EZ 1990-09, 87KW (118PS), 190000 km, Kombi, **4.100 €**, zschorlau, Tel.: +49 (0)176 21135352

**MERCEDES-BENZ**, **124 250 D H-Zulassung 2 Hand**, EZ 1985-12, 66KW (90PS), 125598 km, Limousine, **4.499 €**, Auto Andrick, Wermelskirchen, Tel.: +49 (0)2196 2238

**MERCEDES-BENZ**, **E 230**, EZ 1986-04, 97KW (132PS), 181220 km, Limousine, **3.600 €**, Wuppertal, Tel.: +49 (0)171 3195929

**MERCEDES-BENZ**, **SL 380 Top Wagen aus erster Hand**, EZ 1985-07, 130000 km, Cabrio/Roadster, **27.900 €**, Lampertheim, Tel.: +49 (0)170 6706507

**MERCEDES-BENZ**, **200 D H Kennzeichen**, EZ 1985-02, 53KW (72PS), 167000 km, Limousine, **4.950 €**, Friedrich Salfeld KFZ-Handel, Trierweiler, Tel.: +49 (0)151 18537810

**MERCEDES-BENZ**, **230 Pagode 230SL**, EZ 1964-06, 110KW (150PS), 113100 km, Cabrio/Roadster, **64.990 €**, Auto Berling, Ankum, Tel.: +49 (0)5462 366

Mobile Park- Hebebühne, 2200 € inkl. MwSt
Tragfähigkeit 3700 kg

Transport, Entladung, Aufbau bieten wir zusätzlich an.
Mobil: 0152 / 59935842
Tel. 05751 / 968130 Fax 05751 / 9249280
Mail: hebebuehnen@gmx.de
www.pkw-kfz-hebebühnen.de

**MERCEDES-BENZ**, **260 SE W126 Volle Bude! Kein Rost! HU/AU Neu.**, EZ 1989-03, 118KW (160PS), 179750 km, Limousine, **5.990 €**, inserauto, Münster, Tel.: +49 (0)251 92431888

**MERCEDES-BENZ**, **190 SL CABRIO W 121 mit H-KENNZEICHEN**, EZ 1958-03, 77KW (105PS), 99999 km, Cabrio/Roadster, **99.900 €**, Auto Center Biesdorf Inh. Oliver Skade, Berlin, Tel.: +49 (0)30 56698075

**MERCEDES-BENZ**, **200 E* Hand*Klima+ESSD*Top Kein-Rost****, EZ 1991-08, 87KW (118PS), 240000 km, Limousine, **2.999 €**, Fa. Peter Graesel, Riegelsberg, Tel.: +49 (0)6806 440144

**MERCEDES-BENZ**, **560 SEL**, EZ 1988-08, 220KW (299PS), 308000 km, Limousine, **6.999 €**, dorfen, Tel.: +49 (0)170 9516168

**MERCEDES-BENZ**, **300 SL-24 4sitzer**, EZ 1990-03, 170KW (231PS), 158200 km, Cabrio/Roadster, **8.990 €**, Mainz, Tel.: +49 (0)177 1669553

Sie haben einen Oldtimer?
Wir haben die passende Versicherung!
Tel.: 089 / 72 45 92 00 www.oldie-ts.de

**MERCEDES-BENZ**, **230 C W123 H-Kennzeichen**, EZ 1979-03, 80KW (109PS), 227000 km, Sportwagen/Coupé, **5.950 €**, Autohaus G. Overhoff GmbH, Lingen-Baccum, Tel.: +49 (0)591 9777790

**MERCEDES-BENZ**, **1. HD - E 230**, EZ 1980-11, 100KW (136PS), 137102 km, Limousine, **7.500 €**, Hamburg, Tel.: +49 (0)160 90953761

**MERCEDES-BENZ**, **230 E W123 ehrliches Rentnerfahrzeug**, EZ 1980-10, 100KW (136PS), 112500 km, Limousine, **6.500 €**, Bad Waldsee, Tel.: +49 (0)160 94109492

**MERCEDES-BENZ**, **190 SL** , EZ 1959-01, 77KW (105PS), 99999 km, Cabrio/Roadster, **149.000 €**, Fahrzeug-Werke LUEG AG, Essen, Tel.: +49 (0)201 2065454

**MERCEDES-BENZ**, **420 SE**, EZ 1990-06, 165KW (224PS), 153000 km, Limousine, **3.500 €**, Mannheim , Tel.: +49 (0)1578 4193038

**MERCEDES-BENZ**, **450 SLC Automatik W107 H-Kennzeichen**, EZ 1977-08, 160KW (218PS), 170900 km, Sportwagen/Coupé, **7.950 €**, Autohaus G. Overhoff GmbH, Lingen-Baccum, Tel.: +49 (0)591 9777790

**MERCEDES-BENZ**, **220 Ponton**, EZ 1960-10, 88KW (120PS), 999999 km, Sportwagen/Coupé, **69.900 €**, Auto Salon Singen GmbH, Singen / Hohentwiel, Tel.: +49 (0)7731 995544

**MERCEDES-BENZ**, **220 S Ponton Cabrio**, EZ 1961-11, 78KW (106PS), 81300 km, Cabrio/Roadster, **225.000 €**, Auto Salon Singen GmbH, Singen / Hohentwiel, Tel.: +49 (0)7731 995544

**MERCEDES-BENZ**, **W126 380SE OLDTIMER** , EZ 1984-01, 150KW (204PS), 160000 km, Limousine, **3.800 €**, Norderstedt, Tel.: +49 (0)157 84105645

**MERCEDES-BENZ**, **CE 280 Cabrio**, EZ 1981-04, 136KW (185PS), 200000 km, Cabrio/Roadster, **13.800 €**, Bramsche, Tel.: +49 (0)5468 925565

**MERCEDES-BENZ**, **560 SEL - W126**, EZ 1989-09, 205KW (279PS), 63489 km, Limousine, **19.900 €**, CW WERT GmbH & Co KG, Quickborn, Tel.: +49 (0)4106 6283060

**MERCEDES-BENZ**, **250 GD Wolf, Traumzustand, restauriert,AHK 2500**, EZ 1991-04, 68KW (92PS), 59000 km, Geländewagen/Pickup, **18.999 €**, Wittkötter Automobile, Rehden, Tel.: +49 (0)5446 9023919

**MERCEDES-BENZ**, **SE-C 250 W111**, EZ 1966-03, 110KW (150PS), 999999 km, Limousine, **32.000 €**, Neundorf, Tel.: +49 (0)173 4637763

**MERCEDES-BENZ**, **230SL (W113) "Masterpiece" Top Restauration"**, EZ 1967-07, 110KW (150PS), 500 km, Cabrio/Roadster, **139.490 €**, retro21, Lauf, Tel.: +49 (0)160 90666306

**MERCEDES-BENZ**, **220 SE**, EZ 1966-09, 88KW (120PS), 82000 km, Sportwagen/Coupé, **69.900,6 €**, Auto Salon Singen GmbH, Singen / Hohentwiel, Tel.: +49 (0)7731 995544

**MERCEDES-BENZ**, **SL 500 * W 107* Leder *Unfallfrei* 59.000km**, EZ 1987-06, 180KW (245PS), 59283 km, Cabrio/Roadster, **59.000 €**, Sportwagenzentrum Wuppertal e.K. / Exclusive & Classic, Wuppertal, Tel.: +49 (0)202 2832261

**MERCEDES-BENZ**, **560 SEC (zeitl./ familiär bedingte Hobbyaufgabe)**, EZ 1991-04, 205KW (279PS), 263107 km, Sportwagen/Coupé, **25.500 €**, Neumarkt, Tel.: +49 (0)175 5267844

**MERCEDES-BENZ**, **230.4 (115) /8**, EZ 1975-08, 81KW (110PS), 54465 km, Limousine, **9.999 €**, Berlin, Tel.: +49 (0)173 5961051

**MERCEDES-BENZ**, **200**, EZ 1981-04, 80KW (109PS), 131430 km, Limousine, **6.800 €**, Denzlingen, Tel.: +49 (0)173 4188698

**MERCEDES-BENZ**, **230 CE** , EZ 1991-02, 97KW (132PS), 190000 km, Sportwagen/Coupé, **5.599 €**, Göppingen, Tel.: +49 (0)178 3085175

**MERCEDES-BENZ**, **300 SEL 6.3 W109 Wertgutachten 68.000,-**, EZ 1971-06, 184KW (250PS), 89700 km, Limousine, **55.000 €**, Andre Bethke - Mercedes Oldtimer Park, Walsrode, Tel.: +49 (0)5161 7889361

**MERCEDES-BENZ**, **500 SE 5/91 AIR./ASR/LEDER...**, EZ 1991-05, 185KW (252PS), 350224 km, Limousine, **4.650 €**, Jossgrund, Tel.: +49 (0)170 5709669

Die erste Adresse seit 1976
Niemöller
Ersatzteile für Mercedes-Benz- Veteranen
Besuchen Sie unseren Internet-Shop für folgende Modelle!
107 · 108 · 110 · 111 · 113 · 114/115
123 · 180 · 187 · 190SL · 300SL
Fordern Sie unsere Kataloge an!

| | | |
|---|---|---|
| Katalog A 170 · 220 | 160 S. | 10,00 € |
| Katalog B 300 · 300 SL | 326 S. | 20,00 € |
| Katalog C 180 · 190 · 190 SL · 220 | 184 S. | 10,00 € |
| Katalog D Bm 108 · 109 · 110 · 111 · 112 · 113 | 656 S. | 15,00 € |
| Katalog E 600 | 128 S. | 20,00 € |
| Katalog F Bm 107 · 114 · 115 · 116 | 416 S. | 13,00 € |
| Produktbroschüre 190 SL | 64 S. | gratis |
| Produktbroschüre 300 SL | 56 S. | gratis |
| Produktbroschüre Bm 113 | 112 S. | gratis |
| Produktbroschüre Bm 114 · 115 | 96 S. | gratis |
| Bildkatalog · eigene Fertigung | 72 S. | gratis |

www.niemoeller.de
Niemöller, Ersatzteile für MB Veteranen e.K.
Markircher Straße 6
D-68229 Mannheim
Telefon: +49 (0)1803-4720465
Telefax: +49 (0)1803-4811515
E-Mail: info@niemoeller.de
(0,09 € / Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk ggf. abweichend)

**MERCEDES-BENZ**, **450 SLC C107**, EZ 1979-05, 160KW (218PS), 85300 km, Sportwagen/Coupé, **36.500 €**, Auto Salon Singen GmbH, Singen / Hohentwiel, Tel.: +49 (0)7731 995544

**MERCEDES-BENZ**, **190 D** , EZ 1990-09, 55KW (75PS), 200000 km, Limousine, **3.900 €**, Weyhe, Tel.: +49 (0)177 5888089

**MERCEDES-BENZ**, **500 SE 5/91 AIR./ASR/LEDER...**, EZ 1991-05, 185KW (252PS), 350224 km, Limousine, **4.650 €**, Jossgrund, Tel.: +49 (0)170 5709669

**MERCEDES-BENZ**, **300 SE W126**, EZ 1988-01, 132KW (179PS), 219000 km, Limousine, **4.950 €**, Atzelgift, Tel.: +49 (0)2662 9697610

**MERCEDES-BENZ**, **190 E 1.8,1HAND,AUTOM,KLIMA,SEHR SAUBER,TÜV NEU**, EZ 1990-10, 80KW (109PS), 135000 km, Limousine, **3.500 €**, Südwest-Automobile, Stuttgart, Tel.: +49 (0)174 9636566

**MERCEDES-BENZ**, **280 SL Pagode W113 280 SL, Autom., Leder Cognac**, EZ 1970-03, 125KW (170PS), 10600 km, Cabrio/Roadster, **149.900 €**, Auto Salon Singen GmbH, Singen / Hohentwiel, Tel.: +49 (0)7731 995544

**MERCEDES-BENZ**, **300 SE-ORIGINAL ZUSTAND-GEPFLEGT-WENIG KM**, EZ 1986-03, 138KW (188PS), 106000 km, Limousine, **9.990 €**, Aydin Automobile, Hanau-Kleinauheim, Tel.: +49 (0)6181 6759850

**MERCEDES-BENZ**, **380 SLC H-Kennzeichen Inzahlungnahme möglich**, EZ 1980-05, 160KW (218PS), 108000 km, Sportwagen/Coupé, **19.800 €**, AMS J.Schulz GmbH, Stuttgart, Tel.: +49 (0)711 45965930

**MERCEDES-BENZ**, **Mercedes Benz 380 SE V8 H- Kennzeichen TÜV 03/17**, EZ 1981-06, 160KW (218PS), 186000 km, Limousine, **3.900 €**, Versmold, Tel.: +49 (0)160 99593322

**MERCEDES-BENZ**, **190 E 1.8** , EZ 1991-03, 80KW (109PS), 128000 km, Limousine, **3.490 €**, Bochum, Tel.: +49 (0)176 57600341

**MERCEDES-BENZ**, **250 / 8 C Coupe**, EZ 1972-07, 96KW (131PS), 43400 km, Sportwagen/Coupé, **2.999 €**, Autohandel Grosic, Geldersheim, Tel.: +49 (0)9721 9429868

**MERCEDES-BENZ**, **280 SL W107**, EZ 1978-07, 136KW (185PS), 90000 km, Cabrio/Roadster, **29.990 €**, CPI Roder GmbH & Co KG, Mülheim-Kärlich, Tel.: +49 (0)261 9218888

**MERCEDES-BENZ**, **230 SL Pagode RESTAURIERT**, EZ 1965-07, 110KW (150PS), 250 km, Cabrio/Roadster, **119.990 €**, CPI Roder GmbH & Co KG, Mülheim-Kärlich, Tel.: +49 (0)261 9218888

**MERCEDES-BENZ**, **SL 500**, EZ 1991-05, 240KW (326PS), 22300 km, Cabrio/Roadster, **9.900 €**, Autoteam Gerner e.K., Lünne, Tel.: +49 (0)5906 2099888

**MERCEDES-BENZ**, **220 SE Cabrio**, EZ 1964-07, 88KW (120PS), 999999 km, Cabrio/Roadster, **178.500 €**, Auto Salon Singen GmbH, Singen / Hohentwiel, Tel.: +49 (0)7731 995544

**MERCEDES-BENZ**, **300 D** , EZ 1988-06, 80KW (109PS), 366660 km, Limousine, **3.000 €**, Harsleben, Tel.: +49 (0)1577 9404262

**MERCEDES-BENZ**, **SL 560 Deutsche Zulassung**, EZ 1987-02, 170KW (231PS), 159155 km, Cabrio/Roadster, **17.900 €**, Martin Automobile, Karlsruhe, Tel.: +49 (0)721 6256961

**MERCEDES-BENZ**, **190 E** , EZ 1984-10, 90KW (122PS), 200000 km, Limousine, **5.555 €**, Nürnberg, Tel.: +49 (0)151 15317773

**MERCEDES-BENZ**, **230 T E**, EZ 1987-07, 97KW (132PS), 231300 km, Kombi, **3.250 €**, Autohaus G. Overhoff GmbH, Lingen-Baccum, Tel.: +49 (0)591 9777790

**MERCEDES-BENZ**, **200 Oldtimer**, EZ 1980-01, 71KW (97PS), 175000 km, Limousine, **4.449 €**, Lörrach, Tel.: +49 (0)157 57965028

**MERCEDES-BENZ**, **230 TE** , EZ 1991-07, 97KW (132PS), 197798 km, Kombi, **5.200 €**, Essen, Tel.: +49 (0)152 53675988

**MERCEDES-BENZ**, **190 E 1.8 Sportline Leder**, EZ 1990-12, 80KW (109PS), 63900 km, Limousine, **5.900 €**, Autohaus Horst Küpper, Düsseldorf, Tel.: +49 (0)211 5860968

**MERCEDES-BENZ**, **G 250 Speciell für Fallschirmjäger**, EZ 1990-06, 68KW (92PS), 68453 km, Geländewagen/Pickup, **16.990 €**, Autopark Hohenpolding, Hohenpolding, Tel.: +49 (0)8084 5626682

**MERCEDES-BENZ**, **CE 280 / 380 CE V8 " Einzelstück" H-Kennzeichen**, EZ 1981-03, 150KW (204PS), 999999 km, Sportwagen/Coupé, **24.800 €**, AMM Automobile, Limburg/Lahn, Tel.: +49 (0)6431 8562

**MERCEDES-BENZ**, **250SL w113 Pagode Komplettrestauration**, EZ 1967-06, 110KW (150PS), 1700 km, Cabrio/Roadster, **109.900 €**, Classic Manufactur Goslar, Goslar, Tel.: +49 (0)5321 6896133

**MERCEDES-BENZ**, **500 SE 2.Hand scheckheft Alufelgen Sommerfahrz.**, EZ 1987-07, 164KW (223PS), 118812 km, Limousine, **8.900 €**, Christian Meyers Autozentrum - Mustang-Deutschland.de, Gunzenhausen, Tel.: +49 (0)9831 6849521

**MERCEDES-BENZ**, **280 CE w114 strichacht aus 1. Hand. Erbstück!**, EZ 1972-09, 136KW (185PS), 86000 km, Sportwagen/Coupé, **13.750 €**, Düsseldorf, Tel.: +49 (0)157 30970449

**MERCEDES-BENZ**, **400 SE S 420**, EZ 1991-05, 210KW (286PS), 189000 km, Limousine, **8.000 €**, Parl-Automobile, Isernhagen, Tel.: +49 (0)172 5124182

**MERCEDES-BENZ, SL 280 Pagode Hardtop Restauration,** EZ 1971-03, 125KW (170PS), 32838 km, Cabrio/Roadster, **92.280 €**, Glinicke Classic Cars GmbH, Kassel, Tel.: +49 (0)561 500455911

**MERCEDES-BENZ, 280 SL Pagode W113 Automatik,** EZ 1970-05, 125KW (170PS), 155000 km, Cabrio/Roadster, **89.900 €**, Auto Salon Singen GmbH, Singen / Hohentwiel, Tel.: +49 (0)7731 995544

**MERCEDES-BENZ, 190 E 2.3,** EZ 1988-07, 97KW (132PS), 220000 km, Limousine, **2.800 €**, Ornbau, Tel.: +49 (0)173 9858572

**MERCEDES-BENZ, 200 T,** EZ 1984-11, 80KW (109PS), 170000 km, Kombi, **5.900 €**, vechelde, Tel.: +49 (0)152 33633488

**MERCEDES-BENZ, 280,** EZ 1969-09, 118KW (160PS), 57000 km, Limousine, **14.000 €**, Berlin, Tel.: +49 (0)176 20451320

**MERCEDES-BENZ, 230 CE Automatik,** EZ 1987-08, 97KW (132PS), 168433 km, Sportwagen/Coupé, **4.750 €**, Autohaus G. Overhoff GmbH, Lingen-Baccum, Tel.: +49 (0)591 9777790

**MERCEDES-BENZ, 190 E,** EZ 1989-01, 87KW (118PS), 217000 km, Limousine, **2.950 €**, Autohaus G. Overhoff GmbH, Lingen-Baccum, Tel.: +49 (0)591 9777790

**MERCEDES-BENZ, 240,** EZ 1975-08, 48KW (65PS), 83000 km, Limousine, **13.800 €**, Ering, Tel.: +49 (0)1522 7446996

**MERCEDES 200/8,** Benzin, Bj. 1975, orig. 107.000 km, 90 PS, Leder braun, Oldt.-Zulassung u. 07 Nr., Unterboden u. Heck geschweißt, frühere Rest. 4 Gang-Schalt. Verschleißteile neu, Preis: **5.500 €**, Tel. 0049 (0)8702/ 3762

**MERCEDES-BENZ, SL 280 " AUTOM."Klima" H-Kennz. "D.-Auslieferug",** EZ 1983-11, 136KW (185PS), 145000 km, Cabrio/Roadster, **32.800 €**, AMM Automobile, Limburg/Lahn, Tel.: +49 (0)6431 8562

## NSU

**NSU, 1000,** EZ 1964-04, 32KW (44PS), 35620 km, Kleinwagen, **9.950 €**, Groß Nordende, Tel.: +49 (0)4122 2341

**NSU, ro 80,** EZ 1974-09, 85KW (116PS), 36523 km, Limousine, **7.500 €**, Groß Nordende, Tel.: +49 (0)4122 2341

## NISSAN

**NISSAN, Patrol 3.3 Turbo Note 2 +H-Kennzeichen,** EZ 1985-07, 70KW (95PS), 117000 km, Geländewagen/Pickup, **8.900 €**, Schneider Auktionen, Seeheim-Jugenheim, Tel.: +49 (0)170 9079911

**NISSAN, Turbo S13 - Hu/Service Neu - Liebhaberzustand -,** EZ 1990-05, 124KW (169PS), 113450 km, Sportwagen/Coupé, **7.990 €**, Dresden, Tel.: +49 (0)173 5747482

**NISSAN, 300 ZX Twin Turbo,** EZ 1991-07, 208KW (283PS), 200000 km, Sportwagen/Coupé, **9.999 €**, düsseldorf, Tel.: +49 (0)157 88388846

**NISSAN, Terrano 3.0 V6 unfallfrei Tüv NEU,** EZ 1991-06, 109KW (148PS), 149000 km, Geländewagen/Pickup, **5.299 €**, Pohlheim, Tel.: +49 (0)178 4149046

# classiccars Anzeigenannahme
# Tel.: 040/3019-3154

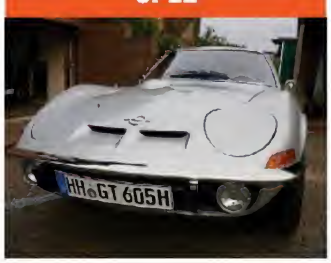
**NISSAN, DATSUN 280ZX Targa**, EZ 1981-10, 108KW (147PS), 164900 km, Sportwagen/Coupé, **2.980 €**, Autohaus Schubert , Großschirma, Tel.: +49 (0)37328 298

**NISSAN, DATSUN 120A FII Coupe WINTERPREIS**, EZ 1977-05, 38KW (52PS), 77500 km, Sportwagen/Coupé, **3.900 €**, Autohaus am Schlossgarten, Kirchheimbolanden, Tel.: +49 (0)6352 7067086

## OLDSMOBILE

**OLDSMOBILE, Rocket 98 Restaurierungsobjekt**, EZ 1969-03, 202KW (275PS), 49000 km, Limousine, **4.750 €**, Bad Oeynhausen, Tel.: +49 (0)151 68191508

## OPEL



**OPEL, GT**, EZ 1972-08, 66KW (90PS), 20200 km, Sportwagen/Coupé, **13.700 €**, Hamburg, Tel.: +49 (0)176 49350498

**OPEL, Kadett D Berlina / H-Zulassung / Tüv neu**, EZ 1981-04, 44KW (60PS), 140000 km, Kombi, **2.900 €**, faire-gebrauchte.de, Freiburg, Tel.: +49 (0)761 5575875

**OPEL, Manta B 2,0 Berlinetta Automatik**, EZ 1981-01, 81KW (110PS), 119000 km, Sportwagen/Coupé, **5.950 €**, Autohaus G. Overhoff GmbH, Lingen-Baccum, Tel.: +49 (0)591 9777790

**OPEL, Senator B Automatik CD**, EZ 1990-03, 130KW (177PS), 148000 km, Limousine, **3.950 €**, Monte Christo mobile e.K., Sinzig-Bad Bodendorf, Tel.: +49 (0)2642 999999

**OPEL, Manta GTE 1240,Neuaufbau,175PS,H-Kz,2. hd,WGA**, EZ 1978-04, 130KW (177PS), 13500 km, Sportwagen/Coupé, **17.900 €**, Michael Arnold Kraftfahrzeuge, Heidelberg, Tel.: +49 (0)1520 4865065

**Rostbeseitigung**
Kovermi Rostkonverter 1 Ltr 29.50 €
Owatrol Öl Roststopper 1 Ltr 24.00 €
Deox GEL Entroster 1 kg 13.50 €
Fertan, Oxyblock, Brunox, Pelox RE

**Rostschutz-Grundierungen**
Brantho Korrux 3in1/Nitrofest, Corroless

**Hohlraumversiegelung**
Mike Sander´s Fett, Fluid-Film Kriechöl
Dinitrol, Elaskon und KSD emissionsfrei

**Unterbodenschutz & Chassislacke**
Klassisch schwarz, grau oder bunt und transparente Schutzwachse

**Spezial- & Autolacke**
Hitzefeste Lacke für Bremsen und Auspuff, benzinfeste Lacke zur Tankversiegelung, sowie Grundierungen & Lacke zur professionellen Autolackierung.

**Sandstrahlpistolen**
Verschiedene Modelle ab 37.50 €
Strahlgut zur Entrostung (0.66€/kg) 25kg 16.50€

**Hohlraumpistolen & Hohlraumsonden**
Preiswerte Saugbecherpistolen zum Aufschrauben ab 32.00 €
Sehr leistungsfähige Druckbecherpistolen mit Sonden ab 90.00 €

**Blechwerkzeuge**
Blechscheren ab 13.50 €
Diverse Hämmer & Fäuste ab 19.50 €
Gripzangen & Blechfixierung ab 4.00 €

**Blechbearbeitung**
Präzise Abkantbank 46cm 119.50 €
Kleine Stauch-Streck-Maschine 189.50 €
Karosserieblech verzinkt ab 8.00 €

**Handwerkzeuge**
Knarren, Nüsse, Ringgabelschlüssel, Werkzeugkoffer Einzelwerkzeuge
elektrisches Multitool zum Scheifen, Trennen, Schaben 89.50 €

**Praktische Hilfen**
Bördelgerät für Bremsleitungen 54.00 €
Karosserieziinn-Set ab 27.50 €
Karosseriedichtmassen ab 9.00 €
Dämmfilze ab 15.00 €

**Schleifscheiben & Fräser**
Schleif-, Trenn-, Vlies- und
Schruppscheiben von Rhodius ab 2.00 €
Profi-Einhandstabschleifer 99.50 €
Robuste Hartmetallfräser ab 13.50 €

**Lackpflege ROTWEISS**
Polierpaste zur gründlichen Basispolitur
Schleif-& Polierpaste f. hartnäckige Fälle
Sprühwachs zur Langzeitkonservierung

**Mathé Classic Öl-Zusätze**
Korrosionsschutz für Standzeiten, hohe Schmierleistung und Verschleißschutz im Betrieb für Motoren und Getriebe.
Mathé Classic Benzinzusatz & Bleiersatz

**Motor- & Getriebeöle, Kraftstoffadditive**
Wir führen Millersolls - speziell abgestimmt auf die Anforderungen von Old- & Youngtimern. Große Auswahl unterschiedlichster Öle.

Rostschutz
Pinsel & Pistolen
Werkzeuge
Restaurierung
Wartung

**Fachhandel für Rostschutz und Fahrzeugrestaurierung**

KORROSIONSSCHUTZ® DEPOT
Rostlos glücklich...®

**Kostenloser Katalog mit vielen erprobten Tipps & Tricks**

**Bestellung:** +49 (0) 9101/6845 **Beratung:** +49 (0) 9101/6801
**Information & Onlineshop:** www.korrosionsschutz-depot.de

Korrosionsschutz-Depot, Dirk Schucht, Friedrich-Ebert-Str. 12, D-90579 Langenzenn

**OPEL, Manta 1200,H-Kennz.,WGA,sehr viel Zubehör**, EZ 1984-06, 92KW (125PS), 80700 km, Sportwagen/Coupé, **17.900 €**, Michael Arnold Kraftfahrzeuge, Heidelberg, Tel.: +49 (0)1520 4865065

**OPEL, Olympia Record Oldtimer**, EZ 1953-06, 29KW (39PS), 60642 km, Limousine, **3.250 €**, Moerfelden, Tel.: +49 (0)177 8102140

**OPEL, Kadett**, EZ 1979-05, 44KW (60PS), 66000 km, Limousine, **4.950 €**, Esthal, Tel.: +49 (0)151 43206242

**OPEL, KAPITÄN 1HD INZAHLUNGNAHME MÖGLICH TÜV 9/2017**, EZ 1960-11, 66KW (90PS), 47000 km, Limousine, **14.900 €**, AUTOMOBILE MOSCATI, Forchheim, Tel.: +49 (0)9191 1309665

**OPEL, Diplomat**, EZ 1975-06, 169KW (230PS), 43000 km, Limousine, **27.000 €**, Mannheim , Tel.: +49 (0)1578 4193038

**OPEL, Rekord**, EZ 1971-06, 107KW (145PS), 121750 km, Sportwagen/Coupé, **9.990 €**, Neuenwalde, Tel.: +49 (0)176 72189645

## PLYMOUTH

**PLYMOUTH, Fury II**, EZ 1968-07, 169KW (230PS), 80000 km, Limousine, **11.800 €**, Helmlingen, Tel.: +49 (0)7227 9925222

## PONTIAC

**PONTIAC, GTO Originalfahrzeug im Topzustand**, EZ 1965-07, 247KW (336PS), 85000 km, Cabrio/Roadster, **59.990 €**, CPI Roder GmbH & Co KG, Mülheim-Kärlich, Tel.: +49 (0)261 9218888

## PORSCHE

**PORSCHE, 964 / 911 Carrera 2"GARANTIE"**, EZ 1990-09, 184KW (250PS), 78280 km, Sportwagen/Coupé, **49.990 €**, Sportwagenzentrum Wuppertal e.K. / Exclusive & Classic, Wuppertal, Tel.: +49 (0)202 2832261

**PORSCHE, 924 "H-KENNZEICHEN - 8xAlu - ORIGINAL Zustand!"**, EZ 1978-12, 92KW (125PS), 110000 km, Sportwagen/Coupé, **2.950 €**, GEORG´S FAHRZEUGAGENTUR, Mannheim, Tel.: +49 (0)621 15202925

**PORSCHE, 993 Cabrio**, EZ 07/1995, 168.000 km, 200kw(272PS), Blau, Automatik, Leder: beige, **46.200 €**, Tel: 0049 (0)30/31199253, info@classicfinder.com

**PORSCHE 911T 2.2 Coupe**, EZ 02/1969, 104.619 km, 65kw/125PS, weiß, Leder: schwarz, Scheckheft, **74.900 €**, Tel: 0049 (0)30/31199253, info@classicfinder.com

**PORSCHE 911 G-Modell SC 3.0**, EZ 01/1980, 40.000 km, 147kw/200PS, Grau metallic, Leder: braun, **69.400 €**, Tel: 0049 (0)30/31199253, info@classicfinder.com

**PORSCHE, 993 Turbo Coupe**, EZ 11/1995, 80.467 km, 300KW/408PS, Schaltgetriebe, unfallfrei, Schwarz metallic, Leder: schwarz, **179.000 €**, Tel: 0049 (0)30/31199253, info@classicfinder.com

**PORSCHE 993 Carrera Coupe**, EZ 06/1994, 138.485 km, 200kw/272PS, unfallfrei, Schwarz metallic, Leder: schwarz, deutsches Fahrzeug, Schaltgetriebe, **62.400 €**, Tel: 0049 (0)30/31199253, info@classicfinder.com

**PORSCHE, 356 C Cabriolet 1965**, EZ 1965-12, 55KW (75PS), 86000 km, Cabrio/Roadster, **114.000 €**, R.E.D. Automobil-Handels GmbH, Hamburg-Uhlenhorst, Tel.: +49 (0)40 5008080

**PORSCHE, 911 / SC Originalzustand 68.650 km H-Kennzeichen**, EZ 1983-06, 150KW (204PS), 68650 km, Cabrio/Roadster, **59.900 €**, Sportwagenzentrum Wuppertal e.K. / Exclusive & Classic, Wuppertal, Tel.: +49 (0)202 2832261

**PORSCHE, 911 Carrera 3,2 " Auffallend Gut - 231 PS "**, EZ 1986-07, 170KW (231PS), 95000 km, Sportwagen/Coupé, **55.000 €**, Vintage-Voyage, Fürth, Tel.: +49 (0)911 97906780

**PORSCHE, 911 Carrera , Modell 89**, EZ 1988-10, 170KW (231PS), 141000 km, Sportwagen/Coupé, **57.900 €**, Faszination-Auto, Bönnigheim, Tel.: +49 (0)171 6392336

**PORSCHE, 911 3.0 SC Coupe**, EZ 1982-01, 126KW (171PS), 227500 km, Sportwagen/Coupé, **45.911 €**, Glinicke Classic Cars GmbH, Kassel, Tel.: +49 (0)561 500455911

**PORSCHE, 911 Speedster 3.2**, EZ 1989-06, 170KW (231PS), 47666 km, Cabrio/Roadster, **229.900 €**, Auto Salon Singen GmbH, Singen / Hohentwiel, Tel.: +49 (0)7731 995544

**PORSCHE, 911 E Coupe**, EZ 1971-07, 114KW (155PS), 57120 km, Sportwagen/Coupé, **139.911 €**, Glinicke Classic Cars GmbH, Kassel, Tel.: +49 (0)561 500455911

**PORSCHE, 964 / 911 Cabrio *original 63.092km***, EZ 1990-10, 184KW (250PS), 63092 km, Cabrio/Roadster, **59.900 €**, Sportwagenzentrum Wuppertal e.K. / Exclusive & Classic, Wuppertal, Tel.: +49 (0)202 2832261

**PORSCHE, 911 T Targa 2,2 H-Kennzeichen Standort Klassikst**, EZ 1970-05, 92KW (125PS), 170000 km, Cabrio/Roadster, **63.911 €**, Erdmann Automobile / eeXclusive.de, Hanau (bei Frankfurt / Main), Tel.: +49 (0)6181 36912960

**PORSCHE, 356 B Cabrio**, EZ 1963-07, 66KW (90PS), 999999 km, Cabrio/Roadster, **144.500 €**, Auto Salon Singen GmbH, Singen / Hohentwiel, Tel.: +49 (0)7731 995544

**PORSCHE, 911 *3.2*G50 Getriebe *Cabrio***, EZ 1987-03, 170KW (231PS), 140816 km, Cabrio/Roadster, **59.900 €**, Sportwagenzentrum Wuppertal e.K. / Exclusive & Classic, Wuppertal, Tel.: +49 (0)202 2832261

**PORSCHE, 964 / 911*RS-Look* Unfallfrei, 1.HD**, EZ 1991-01, 184KW (250PS), 76160 km, Sportwagen/Coupé, **54.990 €**, Sportwagenzentrum Wuppertal e.K. / Exclusive & Classic, Wuppertal, Tel.: +49 (0)202 2832261

**PORSCHE, 911 Carrera 3.2 Cabrio Leder Klima G-Modell**, EZ 1989-07, 160KW (218PS), 59300 km, Cabrio/Roadster, **69.911 €**, Porsche Zentrum Bremen Sportwagen-Center Schmidt + Koch GmbH , Bremen, Tel.: +49 (0)421 4495255

**PORSCHE, 924 Coupe,** EZ 1984-01, 92KW (125PS), 67000 km, Sportwagen/Coupé, **3.400 €**, Erdmann Automobile / eeXclusive.de, Hanau (bei Frankfurt / Main), Tel.: +49 (0)6181 36912960

**PORSCHE, 930 Turbo, Gemballa Limited Edition,Einzelstück,** EZ 1987-05, 221KW (300PS), 112000 km, Sportwagen/Coupé, **69.800 €**, Elite Group GmbH, München, Tel.: +49 (0)89 20002005

**PORSCHE, 356 SC Cabrio 356 SC Cabr. 95 PS Matching,** EZ 1964-01, 70KW (95PS), 999999 km, Cabrio/Roadster, **287.500 €**, Auto Salon Singen GmbH, Singen / Hohentwiel, Tel.: +49 (0)7731 995544

**PORSCHE, 911 2.2 T- Targa erst 56.000Km,** EZ 1971-07, 92KW (125PS), 56000 km, Cabrio/Roadster, **69.911 €**, Classic-Sportwagen.de An+Verkauf, Hanau, Tel.: +49 (0)171 6308621

**PORSCHE, 964 C4 Cabriolet ganz original 83Tmeilen,** EZ 1990-07, 184KW (250PS), 131000 km, Cabrio/Roadster, **48.500 €**, Autohaus am Phoenix-See, Dortmund-Schüren, Tel.: +49 (0)231 270037

**PORSCHE, 944 Targa,** EZ 1986-11, 110KW (150PS), 110000 km, Sportwagen/Coupé, **12.000 €**, ADENAU, Tel.: +49 (0)176 98552440

**PORSCHE, Replica 718rsk,** EZ 1961-05, 44KW (60PS), 32500 km, Cabrio/Roadster, **18.999 €**, Wuppertal, Tel.: +49 (0)157 77852045

**PORSCHE, 911 SC (G-Modell) Motorvariante 138KW,Seitenheit,** EZ 1980-01, 138KW (188PS), 108000 km, Sportwagen/Coupé, **31.800 €**, Elite Group GmbH, München, Tel.: +49 (0)89 20002005

**PORSCHE, 944 S2 Targa maritimblau Scheckheft Service neu ,** EZ 1991-01, 155KW (211PS), 185600 km, Sportwagen/Coupé, **10.900 €**, Automobile Wittchen, Grafing/Straußdorf, Tel.: +49 (0)8092 83133

**PORSCHE, 911 SC Targa Leder Tempomat Sportsitze eFH Oldti,** EZ 1981-07, 132KW (179PS), 121103 km, Sportwagen/Coupé, **57.900 €**, Porsche Zentrum Recklinghausen Sportwagenvertriebsgesellschaft Recklinghausen mbH, Recklinghausen, Tel.: +49 (0)2361 303400

**PORSCHE, 911 2.4S Targa MATCHING-NUMBERS Originalzustand,** EZ 1973-07, 140KW (190PS), 100000 km, Cabrio/Roadster, **169.000 €**, Mohr Klassik GmbH, Böblingen, Tel.: +49 (0)176 82162590

**PORSCHE, 924 2.0 Targa Gemballa "H-Kennzeichen"TÜV Neu",** EZ 1981-03, 92KW (125PS), 107000 km, Sportwagen/Coupé, **7.850 €**, Auto Hezler, Amstetten, Tel.: +49 (0)7331 979816

**PORSCHE, 911 2.7 Carrera RS Targa,** EZ 1974-05, 154KW (209PS), 200000 km, Cabrio/Roadster, **49.900 €**, Schneider Auktionen, Seeheim-Jugenheim, Tel.: +49 (0)170 9079911

**PORSCHE, 911 2.8 / 3.0 RSR hist. Straßen-Rennsportwagen,** EZ 1973-07, 228KW (310PS), 1500 km, Sportwagen/Coupé, **149.911 €**, DLS Automobile, Fellbach, Tel.: +49 (0)711 512536

**PORSCHE, 911 Carrera Cabrio,** EZ 1987-05, 152KW (207PS), 147500 km, Cabrio/Roadster, **49.500 €**, Automobilvertrieb Jürgen Hedergott, Dortmund, Tel.: +49 (0)231 7007222

**PORSCHE, 944 Targa Original-Lack,** EZ 1982-12, 120KW (163PS), 67949 km, Sportwagen/Coupé, **7.850 €**, Autohaus G. Overhoff GmbH, Lingen-Baccum, Tel.: +49 (0)591 9777790

**PORSCHE, 964 / 911 C2 Cabriolet Tiptr.*Garantie***, EZ 1991-06, 184KW (250PS), 73900 km, Cabrio/Roadster, **53.900 €**, Sportwagenzentrum Wuppertal e.K. / Exclusive & Classic, Wuppertal, Tel.: +49 (0)202 2832261

**PORSCHE, 911 SC Targa**, EZ 1978-06, 132KW (179PS), 170000 km, Sportwagen/Coupé, **53.500 €**, Autowelt Rain, Rain, Tel.: +49 (0)178 7137813

Sie haben einen Oldtimer?
Wir haben die passende Versicherung!
Tel.: 089 / 72 45 92 00 www.oldie-ts.de

**PORSCHE, 911 Carrera Coupe**, EZ 1986-08, 152KW (207PS), 125600 km, Sportwagen/Coupé, **69.900,01 €**, Porsche Zentrum Aschaffenburg / HERÖ Sportwagen GmbH, Aschaffenburg, Tel.: +49 (0)6021 4422911

**PORSCHE, 911 Carrera Cabriolet G-Kat.matching**, EZ 1987-07, 160KW (218PS), 180000 km, Cabrio/Roadster, **32.500 €**, Autohaus am Phoenix-See, Dortmund-Schüren, Tel.: +49 (0)231 270037

**PORSCHE, 911 T 2.2 Sportomatic ""Original"unrestauriert""**, EZ 1971-02, 92KW (125PS), 9999 km, Sportwagen/Coupé, **97.900 €**, retro21, Lauf, Tel.: +49 (0)160 90666306

**PORSCHE, 911/964 Carrera 4**, EZ 1989-07, 184KW (250PS), 59000 km, Sportwagen/Coupé, **59.900 €**, Automobile Neff GmbH, Weißenhorn, Tel.: +49 (0)7309 929986

**PORSCHE, 911 964 Turbo II 3.3 ltr. neuwertiger Zustand**, EZ 1991-04, 235KW (320PS), 44110 km, Sportwagen/Coupé, **169.900 €**, Ronny Pannhorst GmbH, Bielefeld, Tel.: +49 (0)521 32933911

**PORSCHE, 964 / 911 Neuer TÜV *Garantie***, EZ 1991-06, 180KW (245PS), 95218 km, Sportwagen/Coupé, **54.900 €**, Sportwagenzentrum Wuppertal e.K. / Exclusive & Classic, Wuppertal, Tel.: +49 (0)202 2832261

**PORSCHE, 911 SC (G-Modell) Motorvariante 138KW,Seltenheit**, EZ 1980-01, 138KW (188PS), 108000 km, Sportwagen/Coupé, **31.800 €**, Elite Group GmbH, München, Tel.: +49 (0)89 20002005

**PORSCHE, 914 Porsche VoPo Silber, H-Kennz., Ansa, 2.Hd**, EZ 1972-04, 22800 km, Cabrio/Roadster, **13.914 €**, Staufenberg, Tel.: +49 (0)151 12674502

**PORSCHE, 911 2.0 Ur-Porsche Bj.1965**, EZ 1966-03, 96KW (131PS), 94297 km, Sportwagen/Coupé, **349.900 €**, Auto Salon Singen GmbH, Singen / Hohentwiel, Tel.: +49 (0)7731 995544

**PORSCHE, 914**, EZ 1973-04, 59KW (80PS), 96000 km, Cabrio/Roadster, **19.914 €**, Steinhagen, Tel.: +49 (0)175 5756107

**PORSCHE, 911 Carrera Coupe Schmiederad 16**, EZ 1987-08, 152KW (207PS), 137900 km, Sportwagen/Coupé, **68.950 €**, Porsche Zentrum Aschaffenburg / HERÖ Sportwagen GmbH, Aschaffenburg, Tel.: +49 (0)6021 4422911

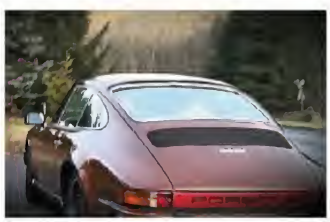
**PORSCHE, 911 3.2 Carrera G50 250.000 Jubi-Modell**, EZ 1987-07, 160KW (218PS), 109812 km, Cabrio/Roadster, **84.911 €**, Glinicke Classic Cars GmbH, Kassel, Tel.: +49 (0)561 500455911

**PORSCHE, 911 2.4 T Targa - ungeschweißt, Matching**, EZ 1973-07, 103KW (140PS), 111360 km, Cabrio/Roadster, **118.911 €**, Glinicke Classic Cars GmbH, Kassel, Tel.: +49 (0)561 500455911

**PORSCHE, 356 C Cabrio 356 C Cabriolet Matching Numbers/Co**, EZ 1964-07, 55KW (75PS), 999999 km, Cabrio/Roadster, **219.000 €**, Auto Salon Singen GmbH, Singen / Hohentwiel, Tel.: +49 (0)7731 995544

**PORSCHE, 911 2,7S Targa von 806 gebauten**, EZ 1973-11, 129KW (175PS), 149000 km, Cabrio/Roadster, **64.000 €**, Autohaus am Phoenix-See, Dortmund-Schüren, Tel.: +49 (0)231 270037

**PORSCHE, 911 Coupe 2.0 SWB 1966**, EZ 1966-06, 96KW (131PS), 82601 km, Sportwagen/Coupé, **198.000 €**, PZ Dortmund GmbH, Holzwickede, Tel.: +49 (0)2301 949170



**PORSCHE, 911 2,7s Chrom G Modell H-Kennzeichen**, EZ 1977-06, 121KW (165PS), 188800 km, Sportwagen/Coupé, **32.000 €**, Ilmenau, Tel.: +49 (0)160 7257492

## RENAULT

**RENAULT, R 6 TL**, EZ 1979-02, 33KW (45PS), 20417 km, Limousine, **4.950 €**, Bochum, Tel.: +49 (0)234 58645816

## ROLLS-ROYCE

**ROLLS-ROYCE, Silver Shadow II LHD**, EZ 1979-07, 146KW (199PS), 80000 km, Limousine, **29.900 €**, CPI Roder GmbH & Co KG, Mülheim-Kärlich, Tel.: +49 (0)261 9218888

## ROVER

**ROVER, P 6**, EZ 1969-06, 113KW (154PS), 140000 km, Limousine, **10.000 €**, Berlin, Tel.: +49 (0)174 6562253

## SKODA

**SKODA, GARDE**, EZ 1984-02, 43KW (58PS), 55000 km, Sportwagen/Coupé, **6.000 €**, Stichelsdorf, Tel.: +49 (0)345 21379517

## TOYOTA

**TOYOTA, Notverkauf TOP Toyota MK3 Supra 3.0 i. Turbo** , EZ 1989-10, 175KW (238PS), 120000 km, Sportwagen/Coupé, **5.500 €**, Simmern, Tel.: +49 (0)6761 9108157

**TOYOTA, Land Cruiser HJ 61** , EZ 1988-09, 100KW (136PS), 249000 km, Geländewagen/Pickup, **6.490 €**, Burgstetten, Tel.: +49 (0)157 35685773

**TOYOTA, Celica 2.0 XT Oldtimer mit H-Zulassung**, EZ 1982-06, 77KW (105PS), 133000 km, Sportwagen/Coupé, **2.999 €**, Landshut, Tel.: +49 (0)157 56980026

## TRABANT

**TRABANT, Tramp Kübel**, EZ 1983-07, 13930 km, Cabrio/Roadster, **6.800 €**, wutha-farnroda, Tel.: +49 (0)160 96717666

**TRABANT, Trabant 601 1.1 Kombi HU AU Neu Guter Zustand VI**, EZ 1990-10, 30KW (41PS), 86000 km, Kombi, **3.950 €**, Auto Hezler, Amstetten, Tel.: +49 (0)7331 979816

**TRABANT, 601**, EZ 1977-03, 17KW (23PS), 59000 km, Cabrio/Roadster, **5.500 €**, Illingen, Tel.: +49 (0)179 5978643

**TRABANT, 600 Kombi - 50 PS Wartburgmotor**, EZ 1961-07, 37KW (50PS), 0 km, Kombi, **12.900 €**, Schweina, Tel.: +49 (0)36961 30304

## TRIUMPH

**TRIUMPH, TR3 Frame Off restauriert**, EZ 1962-01, 66KW (90PS), 999999 km, Cabrio/Roadster, **58.750 €**, Auto Salon Singen GmbH, Singen / Hohentwiel, Tel.: +49 (0)7731 995544

**TRIUMPH, Triumph TR 7 Roadster injection**, EZ 1980-07, 74KW (101PS), 130000 km, Cabrio/Roadster, **5.950 €**, Eckstein Automobile, Breitscheid-Medenbach, Tel.: +49 (0)2777 811888

## VERSICHERUNGEN

„Best for Cars"
Die Spezialversicherung für besondere Fahrzeuge.
Generalagentur Kai Bollmann
Telefon 02841 1733651
kai.bollmann@wuerttembergische.de
ww württembergische
Der Fels in der Brandung.

Oldtimer-Versicherungen?
Rufen Sie uns an!
Oldie-TS
Tel.: 089 / 72 45 92 00
Info@oldie-ts.de www.oldie-ts.de

## VOLKSWAGEN

**VOLKSWAGEN, Käfer 1500 mit Schiebedach**, EZ 1967-03, 32KW (44PS), 999999 km, Limousine, **7.900 €**, Brühl/Köln, Tel.: +49 (0)171 7775672

**VOLKSWAGEN, Käfer**, EZ 1974-06, 32KW (44PS), 77650 km, Kleinwagen, **4.700 €**, Frickenhausen, Tel.: +49 (0)163 3221223

Klassik Automobil-Armbanduhren
Weltweit einzigartig und detailliert, fertigt Bavarian Crono Armbanduhren im Original Tachometerdesign der berühmten BMW-, Mercedes-, Jaguar-, Bugatti- & Volkswagen-Automobile.
Bavarian Crono
Handgefertigte Uhren in Spitzenqualität
www.bavarian-crono.de | Tel. +49 96 24-93 14 94
Golf I GTI 1976 | 189,- €

**VOLKSWAGEN, VW Golf 2 Country Standheizung Pulverbeschichtet**, EZ 1991-06, 72KW (98PS), 176892 km, Limousine, **7.399 €**, Eckersdorf , Tel.: +49 (0)176 55549792

**VOLKSWAGEN, Golf 1**, EZ 1980-01, 51KW (69PS), 90998 km, Kleinwagen, **12.000 €**, Flensburg , Tel.: +49 (0)173 3761168

**VOLKSWAGEN, Golf**, EZ 1988-10, 53KW (72PS), 59205 km, Limousine, **2.900 €**, Mannheim, Tel.: +49 (0)174 6006062

**VOLKSWAGEN, Golf 1 C Oldtimer Original 49TKM 1HD MexicoBeige**, EZ 1982-12, 37KW (50PS), 49000 km, Limousine, **12.949 €**, Prestigious Cars, Schönaich bei Böblingen, Tel.: +49 (0)173 7888848

**VOLKSWAGEN, Golf 1 GTI,G60 Turbo Umbau ""Top Zustand ""**, EZ 1983-06, 212KW (288PS), 5000 km, Sportwagen/Coupé, **9.900 €**, ilsfeld, Tel.: +49 (0)171 3829148

memminger
www.feine-cabrios.de

**Klassik Automobil-Armbanduhren**
Weltweit einzigartig und detailliert, fertigt Bavarian Crono Armbanduhren im Original Tachometerdesign der **berühmten BMW-, Mercedes-, Jaguar-, Bugatti- & Volkswagen-Automobile.**
*Bavarian Crono*
Handgefertigte Uhren in Spitzenqualität
www.bavarian-crono.de | Tel. +49 96 24-93 14 94
Käfer 1971 | 145,- €

**VOLKSWAGEN, Käfer Cabrio**, EZ 1974-04, 37KW (50PS), 999999 km, Cabrio/Roadster, **5.500 €**, Schauenburg, Tel.: +49 (0)162 8546270

**VOLKSWAGEN, Golf 1 Cabrio Tüv au Neu**, EZ 1989-03, 53KW (72PS), 205000 km, Cabrio/Roadster, **3.000 €**, Büdingen, Tel.: +49 (0)157 73933449

**VOLKSWAGEN, Scirocco GL Automatik Sammlerzustand**, EZ 1978-11, 51KW (69PS), 92237 km, Sportwagen/Coupé, **11.490 €**, autoagent24.de - GmbH, Dresden, Tel.: +49 (0)351 8567046

**VOLKSWAGEN, Käfer1200L TOP,ungeschweißt,rostfrei, orig.**, EZ 1985-05, 25KW (34PS), 97000 km, Limousine, **6.400 €**, Cremlingen, Tel.: +49 (0)160 99183646

**VOLKSWAGEN, Karmann Ghia**, EZ 1969-03, 34KW (46PS), 138000 km, Sportwagen/Coupé, **14.000 €**, Messel, Tel.: +49 (0)171 7446944

**VOLKSWAGEN, Rallye- Golf G 60 Syncro**, EZ 1989-06, 118KW (160PS), 56500 km, Kleinwagen, **13.900 €**, Ransbach- Baumbach, Tel.: +49 (0)163 1910083v

**VOLKSWAGEN, Golf GT Special in Sammlerzustand für Liebhaber**, EZ 1991-04, 66KW (90PS), 146000 km, Limousine, **4.900 €**, Siersburg, Tel.: +49 (0)177 3804518

**VOLKSWAGEN, Golf Cabrio 1.6 AHK G-KAT SHZ ALU**, EZ 1988-09, 53KW (72PS), 193808 km, Cabrio/Roadster, **3.770 €**, Autohaus BBA, Pulheim bei Köln, Tel.: +49 (0)2238 4687700

Mobile Park- Hebebühne, 2200 € inkl. MwSt
Tragfähigkeit 3700 kg

Transport, Entladung, Aufbau bieten wir zusätzlich an.
Mobil: 0152 / 59935842
Tel. 05751 / 968130 Fax 05751 / 9249280
Mail: hebebuehnen@gmx.de
www.pkw-kfz-hebebühnen.de

**VOLKSWAGEN, Scirocco Oldtimer H-Zulassung TÜV neu**, EZ 1981-10, 51KW (69PS), 69240 km, Sportwagen/Coupé, **4.000 €**, Zwickau, Tel.: +49 (0)172 3762545

**VOLKSWAGEN, Golf Cabrio 1,6 unverbastelt, Stoffdach neu**, EZ 1989-04, 53KW (72PS), 157820 km, Cabrio/Roadster, **4.495 €**, Delbrück, Tel.: +49 (0)170 3526976

**VOLKSWAGEN, Polo G 40**, EZ 1991-06, 83KW (113PS), 196000 km, Kleinwagen, **3.600 €**, guben, Tel.: +49 (0)152 25667587

**VOLKSWAGEN, Transporter Syncro**, EZ 1989-04, 70KW (95PS), 239000 km, Geländewagen/Pickup, **16.000 €**, Dießen, Tel.: +49 (0)151 40059945

**VOLKSWAGEN, Golf 2 Oldtimer aus Familienbesitz, wenig km**, EZ 1985-09, 55KW (75PS), 72178 km, Kleinwagen, **2.850 €**, Altusried, Tel.: +49 (0)160 7038606

**VOLKSWAGEN**, **Transporter Syncro 247 GC7/W07**, EZ 1989-12, 70KW (95PS), 220000 km, Geländewagen/Pickup, **11.000 €**, Braunschweig, Tel.: +49 (0)151 61316484

**VOLKSWAGEN**, **Golf**, EZ 1991-02, 128KW (174PS), 179000 km, Kleinwagen, **4.900 €**, Buxtehude, Tel.: +49 (0)162 1004147

**VOLKSWAGEN**, **Karmann Ghia**, EZ 1973-06, 37KW (50PS), 48000 km, Sportwagen/Coupé, **8.900 €**, Gaggenau, Tel.: +49 (0)151 44337660

**VOLKSWAGEN**, **181 mit AHK / GTI Motor / Thing / 115PS /** , EZ 1976-04, 85KW (116PS), 99999 km, Cabrio/Roadster, **4.900 €**, Crailsheim, Tel.: +49 (0)171 5482219

**VOLKSWAGEN**, **Golf GTI** , EZ 1983-08, 82KW (111PS), 148526 km, Limousine, **8.750 €**, Bochum, Tel.: +49 (0)152 29897542

**VOLKSWAGEN**, **Golf Cabrio** , EZ 1988-08, 53KW (72PS), 190000 km, Cabrio/Roadster, **3.500 €**, Vielbrunn, Tel.: +49 (0)151 17270716

**VOLKSWAGEN**, **T3 Bus Kombi 1,6TD,**, EZ 1989-07, 51KW (69PS), 159100 km, Kombi, **8.990 €**, Auto Sonnenberg, Augsburg, Tel.: +49 (0)821 713020

**VOLKSWAGEN**, **Corrado 2.9 VR6 rostfrei im Erstlack**, EZ 1991-12, 140KW (190PS), 92000 km, Sportwagen/Coupé, **8.900 €**, Ehringshausen, Tel.: +49 (0)170 2368196

**VOLKSWAGEN**, **Golf 2 G60 Rallye**, EZ 1989-12, 118KW (160PS), 192000 km, Sportwagen/Coupé, **17.900 €**, Detmold, Tel.: +49 (0)157 30618599

**VOLKSWAGEN**, **Golf 16V Digifant Umbau** , EZ 1989-03, 103KW (140PS), 160000 km, Limousine, **2.800 €**, Tiefenbach, Tel.: +49 (0)171 9363792

**VOLKSWAGEN**, **Golf 2 GL**, EZ 1987-12, 90KW (122PS), 179687 km, Kleinwagen, **3.000 €**, Bargenstedt, Tel.: +49 (0)171 8361212

comco
Oldtimer leasen!
comco-classic-cars.de
0211- 976 96 30
Marcus Keller

Große **classiccars** Countdown Aktion:

# Jetzt schnell sein und

## 1. Bis zum 20.01.2016 bestellen und bis zu 35 € sichern!

35 € Aral SuperCard

35 € Media Markt Gutschein

35 € Amazon.de Gutschein

35 € JET Gutschein

35 € BestChoice Gutschein

30 € Barprämie
Bitte hierzu auf dem Coupon Ihre Bankverbindung angeben.

**Jeder kann werben!**

Jetzt am schnellsten und ganz einfach mit dem Smartphone den QR-Code scannen und Angebot sichern!

### Ihre Vorteile:

- **Praktisch!**
  Urlaubsunterbrechung möglich.
- **Extra Bonus!**
  2 Hefte kostenlos bei Bankeinzug.
- **Kostenlos!**
  Die Zustellgebühr zahlt der Verlag im 1. Jahr für Sie.
- **Jeder kann werben!**
  Sie brauchen nicht selbst Abonnent zu sein.

classiccars

# 5 € mehr erhalten!

## 2. Ab dem 21.01.2016 erhalten Sie bis zu 30 €!

**30 € Aral SuperCard**

**30 € Media Markt Gutschein**

**30 € Amazon.de Gutschein**

**30 € JET Gutschein**

**30 € BestChoice Gutschein**

**25 € Barprämie**
Bitte hierzu auf dem Coupon Ihre Bankverbindung angeben.

### Ihre Bestellwege:

**Bauer Vertriebs KG,**
**AUTO ZEITUNG classiccars,**
**Briefach 14305, 20086 Hamburg**
Coupon bitte ausfüllen, unterschreiben und gleich abschicken.

**0180 6-00 52 80**
Mo.–Fr. 8–20 Uhr, 0,20 €/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf.

**040-30 19 81 12**
Den Coupon ganz einfach per Fax versenden.

**www.autozeitung.de/classic-cars/countdown**
Hier bequem online bestellen.

**www.bauer-plus.de/abo/international**
Hier finden Sie zu den Auslandsangeboten.

**Informationen zu Ihrem Abonnement:** Ihr Vertragspartner wird die Bauer Vertriebs KG, Meßberg 1, 20078 Hamburg. Sie müssen nicht selbst Abonnent sein, um mitzumachen. Neuer Abonnent und Prämienempfänger dürfen nicht identisch sein. Die Bauer Vertriebs KG behält sich vor, geworbene Abonnements zurückzuweisen und die Prämie oder anteilige Prämienwerte von Ihnen zurückzufordern (z. B. aufgrund von Mehrfachwerbung, vorzeitiger Vertragsbeendigung, Zahlungsverweigerung, Zahlungsverzug). Die Prämienangebote gelten nur, solange der Vorrat reicht. Der Verlag behält sich ansonsten vor, angemessene Ersatzartikel zu liefern. Einzelheiten zu Ihrem Widerrufsrecht, AGB, Datenschutz und weitere Informationen unter: www.bauer-plus.de/abo/agb oder telefonisch unter 0800/6647772 (kostenfrei).

### PRÄMIEN-GUTSCHEIN

**JA! Ich bin der Werber und habe einen neuen Abonnenten geworben.**

**Als Prämie erhalte ich:** (bitte nur ein Kreuz setzen)

1683 02 02180221
AZCC #02/16 – 5109

(2) ☐ **Aral SuperCard**
(6) ☐ **Media Markt Gutschein**
(13) ☐ **Amazon.de Gutschein**
(1) ☐ **JET Gutschein**
(5) ☐ **BestChoice Gutschein**
(15) ☐ **Barprämie**

Der Versand erfolgt, sobald der Abonnent seine Bezugsgebühr gezahlt hat.

Name

Vorname

Geburtsdatum

Straße, Hausnr.

PLZ, Ort

E-Mail (für evtl. Rückfragen)

✗

Telefon

☐ Ja, ich bin damit einverstanden, dass die Bauer Media Group mich per Telefon über interessante Angebote zu Medienprodukten informiert. Meine Einwilligung ist jederzeit durch Mitteilung an die Bauer Vertriebe KG (an Adresse Bauer Vertriebe KG, Briefach 14550, 20078 Hamburg oder per E-Mail an widerrufwerbung@bauermedia.com) widerrufbar.

**Bitte hier Ihre Bankverbindung für die Barprämie eintragen:**

DE
IBAN | Bankleitzahl | Kontonummer

Kontoinhaber (Name, Vorname)

### NEUER ABONNENT

**JA! Ich bin der neue Abonnent von AUTO ZEITUNG classiccars.**

Ja, ich möchte **AUTO ZEITUNG classiccars** für mind. 1 Jahr von der Bauer Vertriebs KG, Meßberg 1, 20078 Hamburg, beziehen. Das Abo verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr, wenn ich es nicht bis drei Monate vor Ablauf schriftlich kündige. Ich erhalte **AUTO ZEITUNG classiccars** jeden Monat zum gleichen Preis wie am Kiosk, zzt. für nur 3,80 € pro Heft, direkt ins Haus geliefert. Die Zustellung erfolgt im 1. Jahr kostenlos, denn das Porto übernimmt der Verlag für mich! Ich spare dadurch 3,60 €. Danach wird pro Heft eine Zustellgebühr von nur 0,30 € erhoben. Ich darf mich in ca. 4 bis 6 Wochen auf mein erstes Heft freuen. Das Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht, Preise inkl. MwSt..

Name

Vorname

Geburtsdatum

Straße, Hausnr.

PLZ, Ort

E-Mail (für Kundenkorrespondenz)

✗

Telefon

☐ Ja, ich bin damit einverstanden, dass die Bauer Media Group mich per Telefon über interessante Angebote zu Medienprodukten informiert. Meine Einwilligung ist jederzeit durch Mitteilung an die Bauer Vertriebe KG (an Adresse Bauer Vertriebe KG, Briefach 14550, 20078 Hamburg oder per E-Mail an widerrufwerbung@bauermedia.com) widerrufbar.

**Ja, ich zahle halbjährlich per Bankeinzug. Dafür erhalte ich 2 Ausgaben gratis zusätzlich im Anschluss an den Zahlungsrhythmus.**

DE
IBAN | Bankleitzahl | Kontonummer

Kontoinhaber (Name, Vorname)

Ich ermächtige die Bauer Vertriebs KG, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen. Es gelten die Bedingungen meines Kreditinstitutes. Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt. Gläubiger-ID: DE92ZZZ00000518718

Datum, Unterschrift

✗

Schreiben Sie uns unter folgenden Adressen (bitte mit Angabe Ihres Wohnortes):
**Redaktion Classic Cars, Delmenhorster Str. 14-18, 50735 Köln.**
**Fax: 0221 / 71 24 228,**
**E-Mail: redaktion@classiccars-magazin.de**
Die Redaktion behält sich vor, Zuschriften zu kürzen.

## Bunte Mischung

1/2016 | 100 JAHRE LAMBORGHINI, 6-ZYLINDER-LIMOUSINEN DER 60er, 100 JAHRE BMW

Die Zusammenfassung der Modellgeschichte von Lamborghini hat mir sehr gut gefallen – und sie hätte gern noch etwas detaillierter ausfallen können. Eher missfallen hat mir dagegen die Gegenüberstellung des Daimler Sovereign und des Fiat 130 in hervorragendem Erhaltungszustand – soweit man das auf den Fotos erkennen kann – mit diesem Tuning-Opfer à la Opel Commodore.

**Thorsten Wonneberger** Dresden-Trachau

Als großer BMW-Fan habe ich mich sehr über Ihren Vergleich der besten BMW-Limousinen gefreut – bin ich doch selbst stolzer Besitzer eines top gepflegten M3 von 1988, und das aktuelle Modell habe ich ebenfalls in der Garage. Auch dieses macht riesig viel Spaß, selbst wenn es mittlerweile ein Viertürer ist.

**Steffen Peters** per E-Mail

## Ost-Special

THEMENANREGUNG

Als Neuling in der Oldie/Youngtimer-Welt gefallen mir die breite Auswahl Ihrer Testobjekte und die direkten Vergleiche in den Artikeln. Da ich in meiner Jugend mit Lada, Wartburg, Dacia und Co. aufgewachsen bin, würde ich mich mal sehr über ein Ost-Special freuen – etwa mit einem Vergleich von Lada 2101, Lada Nova und Lada Samara oder einem Vergleich der Lizenz-Produkte Lada 2101 und Fiat 124.

**Robert Wiegand** Berlin

## Geiz ist nicht geil

12/2015 | PRO & CONTRA: LUXUS ZUM SPARPREIS

„Geiz ist geil" ist einer der dämlichsten und nachhaltig verhängnisvollsten Werbeslogans der Neuzeit. Wenn nur das Geld der Kompass für Lebensentscheidungen ist, bleibt das Wesentliche auf der Strecke. Günstig Dinge zu erwerben, die NICHT im Fokus von „Kreti und Pleti" stehen, hat nicht nur seinen Reiz, sondern kann sich sogar als rentabel erweisen. Vor acht Jahren war ein Datsun 240 Z für deutlich unter 10.000 Euro zu haben – heute ein Unding. Selbiges gilt für Ente, R4 und viele bislang unbeachtete Autos. Diese waren damals alles andere als eine „Geiz-Entscheidung", sondern für die wenigen Individualisten die Erfüllung eines Herzenswunsches. Ich fuhr von 1993 bis 2007 einen Chrysler Le Baron, sattelte dann für acht Jahre auf einen Volvo P 1800 um – nun stehen wieder zwei Barone in unserer Garage: Alltags-Klassiker, von der Presse verschmäht, jedoch – rein zufällig – die kostengünstigste Variante, ein viersitziges Cabrio mit Vollausstattung zu fahren. Guter Geschmack muss nicht teuer sein. Aber wer der Meute hinterherläuft und Markenfetischist ist, muss länger sparen, um „sein Schätzchen" zu erwerben – wenn ihm in der Zwischenzeit nicht der Marktpreis davongaloppiert.

**Manuel Gollek** Babensham

Ende März 2012 habe ich mir einen dieser wahnsinnig eleganten Jaguar XJ (X300) als Zweitwagen gekauft. Aus dritter Hand für 4400 Euro. Ein Reihensechser mit vier Liter Hubraum (241 PS) in British-Racing-Green und hellem Leder, Km-Stand: 159.950. Optisch und mechanisch sowohl innen wie außen sehr gut erhalten und ohne Rost. Ausstattung: volle Bude. Automatik, Klima, Leder, CD-Wechsler, Speed Control. Die Nachteile: eine Einstiegshöhe so tief wie bei einem Sportwagen, ein eher kleiner Innenraum, hohe Kfz-Versicherung und -Steuern. Nach mehr als 33.000 km kann ich aber nur sagen: ein zuverlässiger, super gefederter Reisewagen mit dem richtigen Durchzug aus dem Keller. Für den ersten TÜV in 2014 waren lediglich ein Radlager, ein Spurstangenkopf und vier neue Reifen für insgesamt 550 Euro fällig. Danach war nur noch einmal die Montage eines Kühlerschlauchs inkl. Kühlflüssigkeit für 200 Euro dran. Der Ölverbrauch beträgt max. 0,5 Liter/1000 km, und der Benzinverbrauch liegt bei Cruising-Tempo meist bei 11,5 Liter Super. In 2016 kommen Bremsen und Federung rundum neu für 1500 Euro – laut meiner Jaguar-Werkstatt. Der Sparkurs zu diesem Luxus: bisher 0,36 Euro Gesamtkosten pro Kilometer ohne Anschaffung!

**Wilfried Domke** per E-Mail

## Mehr Außenseiter

ROVER 872 COUPÉ

Ihr Magazin gefällt mir – allerdings könnten Sie mehr Berichte über Ferrari und vor allem über echte Außenseiter-Modelle bringen. Ich habe mir zum Beispiel 1997 ein Rover Coupé von 1993 gekauft, und ich kann nur sagen, dass ich noch nie ein so gutes, zuverlässiges Auto hatte – mit einem riesigen Kofferraum, in den sogar zwei Rennräder mit Laufrädern passen, ohne die Sitzbank umzuklappen. Und die Laufruhe ist einfach großartig. Ich würde diesen Wagen niemals verkaufen.

**Harald Hausladen** per E-Mail

## Wirtschafts-Wunderlinge

12/2015 | VERGLEICH: MINIMAL-MOBILE DER 50er

Es war schön, von Glas Isar, R.A.F. Champion, Tempo Hanseat, Fiat 500 und Heinkel Kabine zu lesen. Diese Wirtschafts-Wunderlinge sind ja fast völlig in Vergessenheit geraten. Mein Vater machte sich 1947 als Schmiede-

Mehr bei
Auto classiccars
Classic Cars hat bei Facebook eine eigene Fanpage! Besuchen Sie uns auf facebook.com/azclassiccars und fachsimpeln Sie mit!

meister selbstständig und kaufte bei der in Ihrem Bericht erwähnten Firma Ludger Berke einen Tempo Hanseat als Tieflader mit Pritsche. Meiner Kenntnis nach wurde das Auto von einem 40-cm³-Zweizylinder-Heinkelmotor angetrieben, der den Hanseat auf bis zu 80 km/h beschleunigte. Das „Rennen" gegen den Goliath unseres Malermeisters gewann ich jedenfalls immer …
**Ernst Walla** Dortmund

## Bloß keinen Taunus!

12/2015 | SPORT: RALLYE-FORD TAUNUS 3.0 V6

Überrascht habe ich einen der seltenen Artikel über den Ford Taunus gelesen. Selten zu Recht, weil der Taunus ein miserables Auto war. Als Fahranfänger erbte ich einen top gepflegten, beigen Taunus 1.6 von meinem Opa. Im Vergleich zu meinem älteren Kadett C sehr komfortabel. Aber im Vergleich zu gleichaltrigen VW Passat und 3er BMW eine Katastrophe. Der Wagen hatte nominell 72 PS, aber einen Verbrauch für 200 PS und eine Leistung wie gefühlte 40 PS. Es gab keine richtige Gangwahl für innerstädtische 50 km/h: Im vierten Gang bockte der Motor und lief untertourig, im dritten drehte er zu hoch und jaulte auf. Selbst der Scheibenwischermotor war laut wie ein Lkw-Diesel. Weiterzuverkaufen war der Wagen auch nicht. Sogar „Kaufe-jedes-Auto-Händler" sagten am Telefon: „Ja, jedes Auto, nur keinen Taunus" …
**Michael Ebel** Unna

## Schwierige Lage

1/2016 | RATGEBER: ORIGINAL UND FÄLSCHUNG

Ein interessanter und aufschlussreicher Artikel. Allerdings ist es nicht richtig, dass alle 2234 Opel Kadett C GT/E der zweiten Serie gelb/weiß waren. Zu den ersten 1000 Stück kam noch einmal eine Auflage von weiteren 500 gelb/weißen, die restlichen wurden in beliebigen Signalfarben ausgeliefert. Ich hatte einen in Regattablau. Was die eingestanzte Nummer im Heckblech betrifft, da gibt es leider inzwischen Bleche unter der Hand, die diese 13 ebenfalls haben. Es bleibt also schwierig.
**Wolfgang Ratsch** per E-Mail

## Pflegt den Diesel!

11/2015 | PRO & CONTRA: DIESEL IM OLDTIMER

Gerade der W124 ist eines der letzten Autos in Deutschland, die noch wirklich Qualität und Langlebigkeit besitzen. Und gerade die Diesel bieten die beste Kombination aus Sparsamkeit und langer Lebensdauer, 700.000 km sind keine Seltenheit. Ich fahre einen 200D, der in fünf Jahren H-fähig wird – und ich werde das mit dem Wagen auch problemlos schaffen. Einen wichtigen Aspekt haben die meisten übrigens vergessen: Was kostet es an Energie, ein neues Auto zu bauen? Ich denke, da fällt die Bilanz für den alten Diesel besser aus. Mein Fazit: Den W124 Diesel pflegen und aufbewahren, das ist gut für den Geldbeutel – und für die Umwelt.
**Ralf Peter Kröger** Dithmarschen


AUTO ZEITUNG classiccars
DAS MAGAZIN FÜR YOUNGTIMER & OLDTIMER

AUTO ZEITUNG Classic Cars · Deimenhorster Str. 14 - 18 · 50735 Köln · Telefon: 0221/77098157, Fax: 0221/7124228 · E-Mail: redaktion@classiccars-magazin.de

| | |
|---|---|
| **Chefredakteur/ Verlagsleiter** | Volker Koerdt (v. i. S. d. P.) |
| **Chef vom Dienst** | Philipp Kesternich |
| **Geschäftsführender Redakteur/Projektleitung** | Gerrit Reichel |
| **Autor** | Karsten Rehmann |
| **Redaktion** | Ingo Eiberg, Gregor Messer, Thomas Pfahl, Johannes Riegsinger |
| **Text** | Anya Rösgen, Hans-Joachim Wiehager |
| **Leitung Produktion** | Claudia Rommelrath |
| **Grafik & Layout** | Laso Cordes (Koordination & Mitentwicklung), Sandra Kluba, Eugenia Worotynzew |
| **Fotos** | Willy Bister, Bernd Ebener, Daniela Loof (Leitung), Laurens Parsons, Frank Ratering, Markus Sende, Peter Vann, Thorsten Weigl, Wim Woeber, Jürgen Zerha |
| **Mitarbeiter dieser Ausgabe** | Jürgen Gassebner (Test), Werner Müller (Test), Andrew Roberts (Test), Carsten van Zanten (Test) Christin Vorbrugg (Layout) |
| **Assistentin Test & Technik** | Stephanie Lohskamp |
| **Dokument. & Archiv** | Nils Koshofer |
| **Geschäftsführer** | Andreas Schoo |
| **Verlagsleiter** | Roman Trunz |
| **Printed in Germany** | Copyright 2015 für den gesamten Inhalt, soweit nicht anders angegeben, by |
| **Verlag** | Heinrich Bauer Verlag KG, Burchardstr. 11, 20077 Hamburg. |
| **Anzeigen** | Bauer Advertising KG, Brieffach 3935, Burchardstr. 11, 20077 Hamburg, Gesamtanzeigenleitung: Martin Rabe; Anzeigenleitung: Doris Bauhammer; Telefon: 040/3019-3154, Fax: 040/3019-3029; verantwortlich für den Inhalt: Viola Schwarz. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 4 vom 1.1.2015 |
| **Repro** | Heiner Stenzel |
| **Druck** | VPM Druck GmbH & Co. KG, Karlsruher Str. 31, 76437 Rastatt, www.vpm-druck.de |
| **Nachdruck** | Auch auszugsweise nur mit Genehmigung. Export und Vertrieb im Ausland sind nur mit Genehmigung des Verlages statthaft. Für unverlangt eingehende Manuskripte keine Gewähr |
| **Service** | **Abo-Bestellungen und -Service unter:** Telefon: 01806 / 31 39 39 (0,20 € pro Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 € pro Anruf), Mo.-Fr. 8-20 Uhr, Sa. 9-14 Uhr, Fax: 040 / 3019 8182. Kundenservice: Adressänderungen, Bankdatenänderungen, Reklamationen und vieles mehr können Sie auch im Web unter www.bauer-plus.de/service oder per E-Mail unter: kundenservice@bauermedia.com vornehmen. **Abo-Service im Ausland (Österreich, Schweiz und restliches Ausland): Bauer Vertriebs KG, Auslandsservice, Postfach 14254, 20078 Hamburg; Tel.: +49 40-3019 8519, Fax: +49 40-3019 8829; E-Mail: auslandsservice@bauermedia.com** |
| **Nachbestell-Service** | Pressevertrieb Nord KG, Schnackenburgallee 11, 22525 Hamburg Telefon: 040/85369-140, Fax: 040/85369-141 E-Mail: Einzelheftbestellung@pvn.de, www.einzelheft.pvn.de |
| **Vertrieb** | Bauer Vertriebs KG, Brieffach 4000, 20086 Hamburg Einzelverkaufspreis: Deutschland 3,80 € |
| **Auslandspreise** | Österreich 4,40 €; Schweiz 7,60 sfr; Belgien, Luxemburg 4,50 €; Niederlande 4,70 €; Spanien, Italien, Portugal 5,40 €; Griechenland 5,60 €; Slowakei 5,70 €; Dänemark 44 dkk; Finnland 6,80 € |
| **Österreich** | Bauer Media Austria GmbH & Co. KG Telefon: 01/501 47 25 |

SUL 656

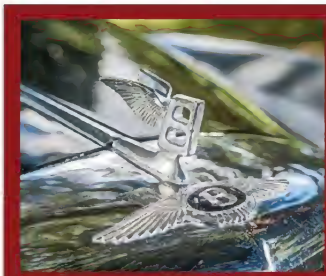
# *Maßanzug* FÜR DEN LORD

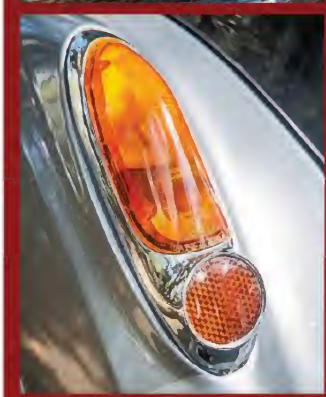
Wie es der Bentley S1 Countryman schaffte, **den oberen Zehntausend in Großbritannien** Mitte der Fünfzigerjahre ein Gefühl von Ruhe und Beständigkeit zu vermitteln

**[ TEXT** Gerrit Reichel, Andrew Roberts **FOTOS** Laurens Parsons ]

Es waren unruhige Zeiten für die braven Bürger Großbritanniens, als dieses Auto entstand. Dabei wollten sie doch nur in Frieden zu den ultra-schnulzigen Liedern ihres Lieblingssängers Dickie Valentine dahinträumen. Stattdessen plärrte ein junger Krawallbruder mit Koteletten namens Elvis Presley „Hound Dog" aus dem Radio. Und das Selbstverständnis als Weltmacht bröckelte. Der ägyptische General Gamal Abdel Nasser, auch bekannt unter dem bösen Spitznamen „Hitler vom Nil", widersetzte sich dem spätimperialistischen Auftreten der Briten am Suez-Kanal und verstaatlichte diesen kurzerhand. Das wiederum stellte eine Bedrohung für die Erdölversorgung Großbritanniens dar. England schickte Soldaten, doch die Suez-Krise endete in einem außenpolitischen Fiasko. 60 Jahre ist das nun her.

Damals, 1956, bescherten Autos vom Schlag eines Bentley S1 einigen Wenigen wenigstens ein bisschen Beständigkeit. Mit der natürlichen Autorität eines Flugzeugträgers lief der Nachfolger des R-Type in Crewe vom Stapel. Die Technik teilte er sich mit dem Rolls-Royce Silver Cloud. Kunden, denen so ein Werks-Bentley nicht exklusiv oder komfortabel genug war, hatten zudem die Möglichkeit, sich von einem Coachbuilder, einem Karosserieherstellter, Spezialaufbauten anfertigen zu lassen. Ein besonders erlesenes Beispiel für diese Gattung vom Typ Mega-Luxus-Limousine stellt der von Harold Radford ausgelieferte Bentley S1 Countryman dar. Das Auto war perfekt ausgestattet für einen zünftigen Tag auf der Jagd, sei es mit Gewehr oder Angelrute. Besonderen Wert legte Radford dabei auf die Gestaltung des weit ausladenden Heckabteils. Unter dem wuchtigen Kofferraumdeckel verbergen sich ein ausklappbarer Tisch und separate Abteile für Flaschen und Gläser, um einen Vormittag voll angenehmer Distraktion genüsslich und stilvoll ausklingen zu lassen. Die Lehnen der Rücksitze lassen sich umklappen, was damals noch ein Novum war. Dadurch entsteht genug Platz, falls Jagdhunde mitreisen oder großkalibrige Waffen verstaut werden müssen. Und wenn den Countryman-Eigner am Steuer nach einem ausgiebigen Lunch die Müdigkeit überkommt, braucht er nur zusätzlich die vorderen Lehnen umzulegen, damit eine kommode Leder-Liegelandschaft entsteht. Soll zuvor noch wichtige Korrespondenz erledigt werden, können zu diesem Zweck kleine Holztischchen ausgeklappt werden. Schreibutensilien liegen in der Mittelkonsole parat.





**DAS BERÜHMTE FLYING B SCHMÜCKT DEN MÄCHTIGEN KÜHLER**

## BEWEGTE VITA MIT STATIONEN IN LONDON UND KALIFORNIEN

Unsere Bilder zeigen einen S1 Countryman, der ursprünglich auf die Clement Clarke Medical Instrument Company of London zugelassen war. Drei Jahre nach seiner Erstzulassung, so belegt eine Rechnung von 1959, wechselte der Bentley für 4000 Britische Pfund den Besitzer und zog in die gediegene Regent Street 100 um. Zur Einordnung ist gut zu wissen, dass ein neuer Jaguar Mk IX damals die Hälfte kostete. Nächster Schritt in der Vita unseres Bentley Countryman war die Reise in die USA, wo er in Kalifornien und Delaware Meilen sammelte. Erst im Jahr 2011 kam er zurück nach England. Drei weitere Jahre später erwarb ihn dort sein heutiger Besitzer Richard Stancomb. Der wollte eigentlich lieber einen R-Type erstehen, entschied sich dann aber in letzter Minute anders, weil er vor dessen Rechtshänder-Schaltung zurückschreckte. Guy Harold Radford, der Vater >

DIE ZUSÄTZLICHEN **FALTSITZE HINTEN PLUS PICKNICK-TISCH** KOSTETEN 280 PFUND

**Längst nicht jeder Bentley S1 steht so blendend da wie dieser S1. Hängt der Wagen tief in den Federn, wird es teuer. Das gleiche gilt bei Rost an den Radaufhängungsaufnahmen der Karosserie**

des Bentley S1 Countryman, war ursprünglich Händler für die Marken Bentley und Rolls-Royce. 1948 kaufte er beim offiziellen Bentley Motors Coachbuilder Seary & MacReady ein komplettes Chassis und designte daraus eine Shooting Brake-Version des Bentley Mk VI. Das Auto gewann den ersten Preis beim Concours d'Élegance in Cannes. Zwei Jahre später kaufte Radford Seary & MacReady auf, um seine eigene Firma Harold Radford Ltd. zu gründen. Bei Radford entstanden Countryman-Konstruktionen für diverse große Modelle verschiedener Hersteller, aber den Bentley galt stets seine Vorliebe. So verfeinerte er seine Umbauten in den Fünfzigerjahren immer weiter, wobei ihm der 53er R-Type dank einer größeren Länge mehr Möglichkeiten bot als frühere Typen. Zudem ging Radford bald dazu über, als Basis fertige Werks-Bentley zu kaufen, statt nur die Chassis. Dadurch waren seine Umbauten weniger aufwändig – und letztlich günstiger als die seiner Wettbewerber. Gemeint

**Richard Stancomb und sein Hund Clippy nutzen den Bentley nur bei Sonnenschein. Einige technische Details will der Besitzer noch optimieren. In den USA hatte der Wagen schlampige Reparaturen über sich ergehen lassen müssen**

ist in diesem Fall der Unterschied zwischen unfassbar teuer und etwas weniger teuer, angesichts eines Endpreises nach Umbau in Höhe von 5539 Britischen Pfund.

Anfang der 50er-Jahre entwickelte Radford nur drei Umbauten auf Rolls-Royce-Basis, während die meisten anderen Bentley waren. Als dann 1955 der Silver Cloud und sein Bentley-Zwilling S1 erschienen, machte der Karossier daraus ein neues Meisterstück, das mit 40 verschiedenen Extras geordert werden konnte. Die Umbauarbeiten selbst wurden bei H. J. Mulliner & Co durchgeführt. Einige Fahrzeuge wiesen eine geteilte Heckklappe auf, andere dagegen einen verlängerten Innenraum. Wieder andere, wie unser Fotomodell, besaßen eine Karosserie, der man die inneren Werte nicht ansehen sollte. Die Preisliste umfasste damals Optionen wie zusätzliche Faltsitze hinten plus Picknick-Tisch für 280 Pfund, umlegbare Vorderlehnen für 180 Pfund. Vier mit Leder ausgeschlagene Cocktail-Abteile für acht Gläser schlugen mit weiteren 60 Pfund zu Buche. Vergleichsweise günstig zu haben waren die Armlehnen hinten mit einem Zigarettenetui, Schreibmappe mit Bleistift plus Box für Kleiderbürste und Kamm, jeweils in Schweinsleder-Ausführung: 25 Pfund lautete hierfür der Preis. Das war in etwa das Monatsgehalt eines durchschnittlichen britischen Arbeiters im Jahr 1956. Alles in allem kostete der Umbau 595 Pfund und damit so viel wie ein neuer Morris Minor oder ein Austin A35. Dennoch hielten genügend Kunden diesen Preis für angemessen, sodass Radford seine Countryman-Umbauten während der gesamten Laufzeit der Bentley-S-Serie anbieten konnte.

## DER COUNTRYMAN FÜHLT SICH AN WIE AUS MASSIVEM STAHL GEFRÄST

Rolls-Royce begann 1950 mit der Entwicklung des Silver Cloud und dessen Bentley-Zwillings unter der Leitung von Henry Grylls, der später Chefingenieur wurde. Grylls sollte ein neues Auto um die bewährte 4887-Kubik-Maschi- >

### DATEN & FAKTEN GTÜ

**ANTRIEB** R6-Zylinder; Hubraum: 4887 cm³; Leistung: „Sufficient, Sir", „More than adequate, Sir"[1]; Viergang-Automatik; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Vierkantrohr-Rahmen mit aufgesetzter Stahlkarosserie, vier Türen; Radaufhängung vorn: Querlenker, Schraubenfedern; hinten: Starrachse, Blattfedern; v./h. Stoßdämpfer; Bremsen: rundum Trommeln, servounterstützt; Reifen: 8.20 x 15

**ECKDATEN** L/B/H: 5380/1900/16300 mm; Radstand: 3124 mm; Leergewicht: 1924 kg; Bauzeit: 1955 bis 1959; Stückzahl: 3107 (inkl. Sonderaufbauten); Preis (1956): 5539 Britische Pfund

**FAHRLEISTUNGEN** Beschleunigung: 0 auf 100 km/h: „Sufficient, Sir", „More than adequate, Sir"[1]; Höchstgeschwindigkeit: ca. 165 km/h; Verbrauch: Hier schweigt der Gentleman

[1] „Ausreichend, mein Herr", „Mehr als angemessen, mein Herr".
Ungesicherten Quellen zufolge: ca. 114 kW/155 PS bei 4000/min

Liegelandschaft aus Leder: Nicht so bequem wie ein Bett, aber für ein Auto gar nicht so übel

SPÄTER BAUTE RADFORD **MINI COOPER** UM – MIT DOPPELSCHEINWERFERN

ne herum konstruieren. Sein Kollege, Chef-Stylist John Blatchley, entwarf die Karosserie dazu, aufbauend auf einer Kastenrahmenkonstruktion, die 50 Prozent steifer sein sollte als jene des Vorgängers Silver Dawn. Tatsächlich fühlt sich der Countryman an, als wäre er aus massivem Stahl gefräst. Dabei bestehen die beiden Motorhauben-Hälften, Türen und Kofferraumdeckel aus Aluminium. Nimmt man hinter dem Dreispeichen-Lenkrad Platz, fallen zunächst die wuchtigen Fensterkurbeln auf. Sie erinnern daran, dass elektrische Fensterheber 1956 nur gegen Aufpreis erhältlich und vornehmlich für den amerikanischen Markt gedacht waren, genauso wie eine Servolenkung und eine Klimaanlage.

### EIN ALTER BEDFORD-LKW LENKT SICH NICHT SCHWERGÄNGIGER

Versucht man dann, das Lenkrad zu drehen, weicht die anfängliche Begeisterung der Ernüchterung. Im Stand und bei niedrigen Geschwindigkeiten möchte man diese Tätigkeit lieber einem Chauffeur überlassen. Ein zeitgenössischer Bedford-Lkw lenkt sich nicht schwergängiger. Hat der Bentley S1 jedoch einmal die Ortschaft verlassen, wird die Lenkung plötzlich angenehmer. Das Gewicht des Wagens von annähernd zwei Tonnen tritt bei Fahrten über Land in den Hintergrund. Das Beschleunigungsvermögen ist nicht gerade elektrisierend, aber gemessen am Standard der Fünfziger durchaus souverän. Selbst wenn der Fahrer das Gaspedal ganz durchtritt, genießen die Passagiere im Inneren ein exklusives Cocooning, abgeschirmt von der Welt draußen mit ihren Nissan Qashqai, Citroën C3 und anderen modernen Durchschnitts-Automobilen.

Vielleicht lassen wir uns aber auch etwas zu sehr betäuben von dieser leicht entrückten Art des Reisens, denn als vor uns etwas unvermittelt eine T-Kreuzung auftaucht, erinnern wir uns schlagartig der schieren Masse unseres Fahrzeugs. Plötzlich gilt es eine verdammte Menge Bentley mit Hilfe von vier Trommelbremsen zum Stehen zu bringen. Doch jede Sorge ist unbegründet. Es ist vielmehr der verdutzte Fahrer des Mondeo im Rückspiegel, der jetzt alle Hände voll zu tun hat, um seinen Ford rechtzeitig zu stoppen. Bis gerade war er noch damit beschäftigt, Marke und Modell des Luxusliners vor ihm herauszufinden und ist ein wenig dicht aufgefahren.

Kurze Zeit später geben wir Herrn Stancomb seine Preziose wieder zurück, tief beeindruckt, glücklich und um eine besondere Erfahrung reicher. Mit Coachbuilder Radford hingegen nahm es kein rühmliches Ende. In den Sechzigern bekam Rolls-Royce einen neuen Besitzer, zu dessen Unternehmen bereits zwei andere Karossiers gehörten. Radford baute schließlich noch Mini Cooper um, mit senkrechten Doppelscheinwerfern. Aber die Ära des Countryman war da bereits Vergangenheit. ■

Die Größe des Lenkrads macht Sinn angesichts des beachtlichen Fahrzeuggewichts von knapp zwei Tonnen

An alles gedacht: Elegante Klapptische mit Wurzelholz für kleine Bürotätigkeiten sowie Staufächer für Gläser

Die Ursprünge des 4,9-Liter-Reihensechszylinders vom Typ B60 gehen zurück bis in die Zwanzigerjahre

# DER TAUSENDFÜSS

Mit dem **Sechsrad-Project 34** revolutionierte **Tyrrell** 1976 den Ansatz für modernes Formel 1-Design. Letztlich scheiterte die Idee nach nur zwei Saisons

[ **TEXT** Gregor Messer **FOTOS** LAT ( 10), Sutton Images (2) ]

Präsentation mit Schockeffekt: Konstrukteur Derek Gardner (r.) und Ken Tyrrell (2. v. r.) sorgten im September1975 für Sprachlosigkeit

Hingucker: Ein Formel 1 mit zwei Vorderachsen? Wirklich? Die Kühlung der vorderen Bremsen war stets eines der großen Probleme

Ein Zimmer mit Aussicht: behielten die Piloten die

Patrick Depailler debütierte mit dem P34 beim GP Spanien 1976 in Jarama: Startplatz drei, aber Bremsdefekt nach 26 Runden. Der Franzose lag da hinter Lauda und Hunt an dritter Position

Durch ovale Bullaugen in der Cockpitverkleidung stark belasteten Vorderreifen immer im Blick

Der große Sir Jackie Stewart, so erzählen sich alte Tyrrell-Kenner mit kernigem Grinsen noch heute, soll beim ersten Anblick einer Konzeptstudie des Tyrrell P34 einen Anfall von Schnappatmung erlitten haben. Ein Formel-1-Auto mit sechs Rädern? You must be joking! Und dann auch noch diese winzig kleinen Reifen an der Vorderachse ... nein, nein, völliger Nonsense. Mitte der Siebziger war die Formel 1 ein Eldorado der Konstrukteure. Die Regeln waren noch bedeutend freier formuliert als schon wenige Jahre später. Die Designer konnten sich austoben. Kein Windkanal diktierte die Form. Und kein Auto glich dem anderen. Als Project 34, kurz P34, im September 1975 in Heathrow präsentiert wurde, schockten Ken Tyrrell und sein Konstrukteur Derek Gardner das Establishment. Selbst anwesenden Konkurrenten wie Frank Williams blieb die Spucke weg.

Aber Gardner (der im Januar 2011 im Alter von 79 Jahren starb) hatte sich dabei etwas gedacht, natürlich. Sein technischer Ansatz mutete denn auch durchaus logisch an. Vier kleine Räder an der Front würden den aerodynamischen Auftrieb, den zwei normal große Räder produzierten, nicht nur egalisieren, sondern sogar reduzieren, so erläuterte es Gardner. Wichtiger aber noch sei der mechanische Grip, den die Rädchen dank insgesamt größerer Reifenaufstandsfläche vermitteln sollten. Schließlich musste Gardner ein rund 50 PS großes Manko des Ford Cosworth DFV gegenüber dem Ferrari-Zwölfzylinder wettmachen: „Als ich Ken erste Skizzen zeigte, sagte er nur: ‚Ach du lieber Gott, was ist denn das?' Aber allzu viel Überredungskunst habe ich nicht gebraucht, um ihn zu überzeugen."

## VIER KLEINE VORDERRÄDER IM AUSTIN MINI-EXTREMFORMAT

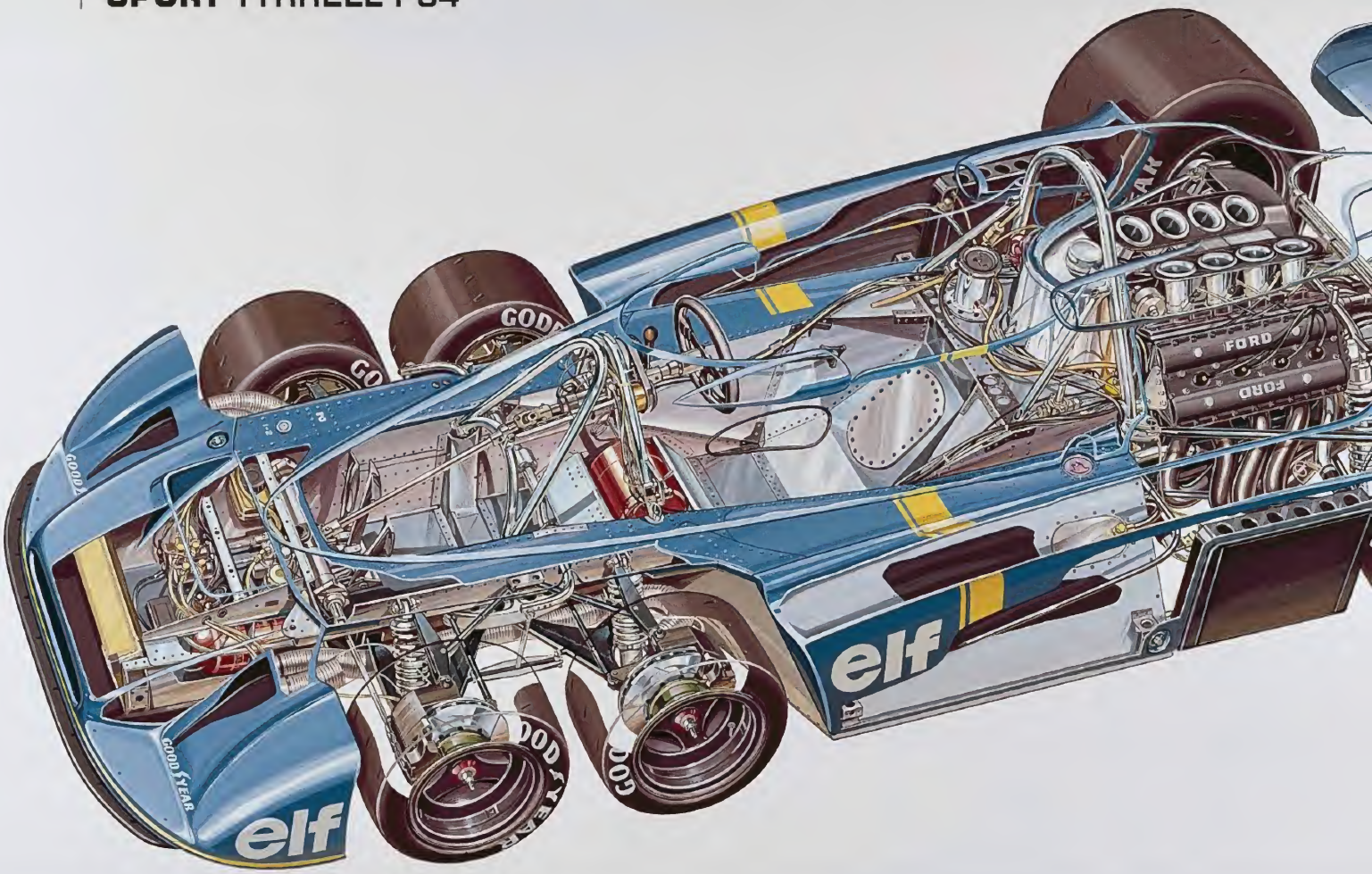
Als der Startschuss für den P34 gefallen war, musste schleunigst ein Reifenpartner gefunden werden. Goodyear war die offensichtliche Wahl. Zu jener Zeit herrschte noch kein Reifenkrieg in der Formel 1. Der Gummimagnat aus Ohio, der das Tyrrell-Team ohnehin mit 800.000 Dollar pro Jahr sponsorte, sagte Entwicklungshilfe zu. „Am liebsten hätte ich nur neun Zoll große Räder gehabt", erklärte Gardner. Man einigte sich auf zehn Zoll. Was gar nicht so schlecht war. Der Bau des P34 musste unter völliger Geheimhaltung laufen, was damals längst nicht so selbstverständlich schien, wie es in der Formel 1 von heute der Fall ist. In jener Zeit fabrizierte die britische Club-Szene die unglaublichsten Derivate des Austin Mini. Zehn Zoll kleine Reifen, und seien sie noch so breit, schienen also nicht das Außergewöhnlichste zu sein. Niemand ahnte, was Tyrrell damit anstellen würde.

Die aerodynamischen Werte jedoch fielen nicht wie erhofft aus. Die Stirnfläche des Autos war keineswegs geringer geworden – schließlich waren da noch die riesigen Hinterreifen. Doch bereits beim ersten Test mit dem Prototyp im November 1975 in Paul Ricard wurde deutlich, dass der P34 auf Anhieb schneller war als sein Vorgänger Tyrrell 007. „Vor allem sein Einlenkverhalten war sagenhaft", erinnerte sich Gardner. Jody Scheckter, ein wilder, hochtalentierter Südafrikaner, der Anfang 1974 als junger Rohdiamant zu Tyrrell gekommen war, zeigte sich aber nie besonders begeistert von Project 34. Ganz anders Patrick Depailler. Gardner: „Patrick gefiel alles am P34, er hatte sich völlig dem Auto verschrieben. Manchmal mussten wir ihn sogar etwas bremsen." Der damals 31-jährige Franzose war es denn auch, der Tyrrell und Gardner endgültig überzeugte, das Auto an den Start zu bringen. Die Tatsache, dass das Auto stets nur seinen Projektnamen behielt, anstatt in >

## KEN TYRRELL: HOLZHÄNDLER UND FORMEL-1-TEAM-BESITZER

Ende der 50er-Jahre hatte Ken Tyrrell es selbst am Volant versucht, doch dies überließ er schnell jungen, hungrigen Talenten: Stewart, Cevert, Scheckter, Depailler, Pironi, Alboreto, Brundle hießen seine Fahrer, und auch Stefan Bellof gab er eine Chance. Mit Stewart wurde Tyrrell 1969 erstmals Weltmeister, 1971 und 1973 mit eigenem Chassis erneut. Ende 1997 verkaufte „Ken, die Eiche" seinen Rennstall. Im August 2001 starb der einstige Holzhändler im Alter von 77 Jahren.

Trouble beim Anbremsen: Scheckter 1976 in Zolder




der Nomenklatur mit 008 fortzufahren, zeigte jedoch, wie unsicher Tyrrell selbst war.
Scheckter aber blieb skeptisch, mehr noch: ablehnend: „Ich habe nie an das Auto geglaubt. Die Tests in Paul Ricard lieferten irrige Werte. Wir fuhren mit einer schmaleren Spur hinten. Logisch, dass wir damit einen höheren Topspeed hatten. Die Bremsen sollten besser sein. Ja – aber nur, wenn du geradeaus gebremst hast. Ging es dabei in die Kurve, fingen die Vorderräder an zu rutschen, und du musstest wieder vom Bremspedal. Und außerdem ist das Auto dauernd kaputtgegangen." Was allerdings nicht stimmte: Zwölf der 16 WM-Läufe 1976 bestritt Scheckter mit dem Tyrrell P34. Nur zweimal schied er aus, unter anderem in Österreich nach einem Aufhängungsbruch bei Tempo 260. Ansonsten fuhr er mit dem dritten gebauten P34/3-Chassis – das erste diente als Testträger, das zweite steuerte Depailler – immer unter die Top Sechs in die Punkte.
Tatsächlich wurde Scheckter 1976 sogar hinter Hunt und Lauda WM-Dritter, Depailler WM-Vierter. Zusammen hatten beide achtmal Rang zwei belegt und dem Tyrrell-Rennstall Platz drei in der Konstrukteurswertung gesichert, hinter Ferrari und McLaren. Herausragend war selbstverständlich der Doppelsieg in Schweden. Es sollte die Krönung des P34 bleiben. Denn Probleme blieben nicht aus, besonders mit den kleinen Vorderreifen. Um die Lauffläche bei hohen Geschwindigkeiten im Griff zu haben, wurde die Karkasse verstärkt. Aber weil die Formel 1 damals noch mit Gürtelreifen fuhr, hieß das: Reifenschulter und -flanke wurden gleich mit verstärkt. Mit Radialreifen, wie sie erstmals 1977 in der Formel 1 gefahren wurden, wäre das anders gewesen. „Als ich das Auto das erste Mal mit Topspeed die Gerade herankommen sah, war ich entsetzt", gab Gardner zu, „die Reifen hat es förmlich von den Felgen gezogen. Aber sobald die Fah-

**Großer Preis von Schweden: Scheckter liegt vor Depailler und fährt zum einzigen Sieg des P34**

**Am Ziel: Links steht bereits Leo Mehl von Goodyear, rechts steigt Stirling Moss über die Mauer**

**Siegerehrung in Anderstorp: Depailler mit Blumen, Scheckter mit Kranz, Lauda mit Sonnenbrille**

Die Illustration von Bruno Betti zeigt den P34 mit vorn eingebautem Ölkühler, wie er nur einmal, in Zandvoort 1976, zum Einsatz kam. Im Heckbereich entsprach das Auto weitgehend dem Vorjahres-Modell Tyrrell 007

PROJECT 34 WAR **KEIN FLOP –** SCHEITERTE ABER LETZTLICH AN DEN VORDERREIFEN

rer auf die Bremse stiegen, war alles wieder bestens. Haarsträubende Momente. Tatsächlich aber gab es niemals Schwankungen beim Reifenluftdruck." Allerdings verlor Scheckter im Training zum GP Schweden einen kleinen Reifen. Als er an der Box vorfuhr, murmelte er dem ahnungslosen Gardner via Boxenfunk zu: „Derek, irgendwie habe ich plötzlich so komisches Untersteuern." „Damit kann man unseren Fahrern wunderbar beim Arbeiten zuschauen", verkaufte Tyrrell die Bullaugen in der Cockpitverkleidung der Öffentlichkeit. Das war gut geflunkert; jeder glaubte das. De facto dienten die Bullaugen den Piloten zur Sicht auf die Reifen – falls sich doch einer lösen sollte. Ein weiteres großes Problem waren die Bremsen. Bei solch kleinen Vorderrädern strömte zu wenig kühlende Luft an Bremsscheiben und -sätteln. Die Folge: Auch die Bremsflüssigkeit überhitzte sich. Deshalb schoss Depailler beim Debüt in Jarama rückwärts in die Fangzäune.

### DIE ZWEITE GP-SAISON WURDE FÜR DEN P34 ZUM DEBAKEL

Scheckter wollte sich kein zweites Jahr im Tausendfüßler antun. Für ihn kam Ronnie Peterson ins Team. Hochtalentiert, ultraschnell, ein Siegfahrer, „aber unfähig, ein Auto weiterzuentwickeln", wie Gardner behauptete. Die zweite Saison des P34 wurde zum Debakel. Hauptgrund: die kleinen Reifen. Goodyear sah sich angesichts des hohen Arbeitsaufwandes (Michelin plante mit Renault den Einstieg) nicht länger in der Lage, auch noch die kleinen Zehn-Zöller zu verbessern. Die dicken Hinterreifen indes waren sehr wohl auf dem neuesten Stand. Ergo: Das Auto war völlig aus der Balance. Der nächste Tyrrell 1978 war deshalb wieder ein normaler Vierradler, der Typ 008. So oder so, eine große Zukunft hätte Gardners Konzept ohnehin nicht gehabt: Ende 1983 verbot die Motorsport-Hoheit FISA (heute FIA) dann Formel-1-Autos mit mehr als zwei Achsen. ■

Immer quer: Ronnie Peterson kam 1977 für Scheckter zu Tyrrell. Er wurde nur 14. in der WM

## WEITERE SECHS-RAD-KONZEPTE

Beim Indy 500 1948 erzielte der Kurtis-Offenhauser unter Billy DeVore Rang 12

Die Idee eines sechsrädrigen Rennwagens wurde erstmals 1948 auf die Strecke gebracht: Speditions-Krösus Pat Clancy ließ sich von Frank Kurtis einen Boliden mit vier angetriebenen Hinterrädern bauen, um in Indianapolis zu gewinnen. Die Vorteile konnten die Nachteile nicht überwiegen. Nach der Premiere des Tyrrell P34 griff March-Konstrukteur Robin Herd diesen Gedanken wieder auf: „Wenn schon vier Räder, dann im Heck. Wir hatten eine phänomenale Traktion und sensationellen Speed geradeaus. Wir hätten nicht allzu viel Gewicht einsparen müssen, aber zu viel für unser Budget." Als letztes versuchte sich Williams Ende 1981 und 1982 an einem ähnlichen Konzept.

March mangelte es 1976 an Geld, um den Prototypen 2-4-0 weiterzuentwickeln

Die Williams-Typen FW07D und FW08B kamen über Testfahrten nicht hinaus

## DIE BMW ROADSTER

**VERGLEICH** Im Jubiläumsjahr der Bayern lassen wir uns den Wind um die Nase wehen in Z1, Z3 und Z8

## BLAULICHTER

**REPORTAGE** Oldtimer mit Rundumleuchte üben einen besonderen Reiz aus. Ein Besuch bei Fans

## RAUBEIN

**FAHRBERICHT** Urige Ausfahrt im Willys MB

## AMG GEGEN COSSI

**VERGLEICH** Der Ford Sierra RS Cosworth kriegt es mit dem Mercedes 190 E 3.2 AMG zu tun. Ein Duell Flügel gegen Hubraum

## VERGASER RESTAURIEREN

**RATGEBER** Ein hoffnungslos vergammeltes Bauteil? Falsch. Lesen Sie, wie wir diesen Vergaser wieder hinbekommen!

Auto Zeitung classiccars 3/2016

ERSCHEINT AM MITTWOCH, **3. FEBRUAR**

Themen können aus aktuellem Anlass geändert werden.

# Mit Vollgas 34 % sparen!

## 3 Hefte AUTO classiccars für nur 7,50 € statt 11,40 € + Geschenk!

**Digitaler Reifendruck- und Profiltiefenmesser**
Digitales Messgerät mit Kunststoffgehäuse und schwarzem Gummigriff. Maße: 13,8 x 3,8 x 2 cm.

**Sinus Sound Tube**
Überall gute Unterhaltung! Einfach iPod & Co. anstecken und los geht's. Mit Anschluss u.a. für viele MP3-/CD-Player und UKW/FM-Auto-Scan-Radio. Betrieb durch 4 UM4/AAA-Batterien (nicht im Lieferumfang enthalten, exkl. iPod). Leistung max. 2,0 Watt. Maße: ca. 18,5 x 4,8 x 4,8 cm.

## Ihre Vorteile:

- **Gratis!** Geschenk für Sie zur Wahl!
- **Kostenlos!** Die Zustellgebühr übernimmt der Verlag im 1. Jahr!
- **Service!** Urlaubsunterbrechung möglich!
- **Kein Risiko!** Die Belieferung ist jederzeit kündbar!

## Ihre Bestellwege:

**Bauer Vertriebs KG,**
**AUTO ZEITUNG classiccars,**
**Brieffach 14307, 20086 Hamburg**
Coupon bitte ausfüllen, unterschreiben und gleich abschicken.

**0180 6-31 39 39**
Mo.–Fr. 8–20 Uhr, Sa. 9–14 Uhr, 0,20 €/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf.

**040-30 19 81 12**
Den Coupon ganz einfach per Fax versenden.

**www.autozeitung.de/sparen**
Hier finden Sie weitere Angebote.

Einfach per Smartphone den QR-Code scannen und Angebot sichern!

**www.bauer-plus.de/abo/international**
Hier finden Sie zu den Auslandsangeboten.

**Informationen zu Ihrem Abonnement:** Ihr Vertragspartner wird die Bauer Vertriebs KG, Meßberg 1, 20078 Hamburg. Die Bauer Vertriebs KG behält sich vor, Abo-Bestellungen zu prüfen und ggf. aufgrund von z. B. Mehrfachbestellungen abzulehnen. Die Angebote gelten nur, solange der Vorrat reicht. Der Verlag behält sich ansonsten vor, angemessene Ersatzartikel zu liefern. Einzelheiten zu Ihrem Widerrufsrecht, AGB, Datenschutz und weitere Informationen finden Sie unter: www.bauer-plus.de/abo/agb oder telefonisch unter 0800/6647772 (kostenfrei).

**JA, ICH MÖCHTE 3 HEFTE FÜR NUR 7,50 € STATT 11,40 € TESTEN UND EIN GESCHENK MEINER WAHL DAZU!**

Bitte kreuzen Sie ein Geschenk Ihrer Wahl an:

1683 03 02180094

☐ Digitaler Reifendruck- und Profiltiefenmesser (171) ☐ Sinus Sound Tube (60)

Ich teste 3 Hefte **AUTO ZEITUNG classiccars** für nur 7,50 € statt 11,40 €. Danach erhalte ich **AUTO ZEITUNG classiccars** von der Bauer Vertriebs KG, Meßberg 1, 20078 Hamburg, jeden Monat zum gleichen Preis wie am Kiosk, zzt. für nur 3,80 € pro Heft, direkt ins Haus geliefert. Die Zustellung erfolgt im 1. Jahr kostenlos, denn das Porto übernimmt der Verlag für mich! Ich spare dadurch 3,60 €. Danach wird pro Heft eine Zustellgebühr von nur 0,30 € erhoben. Ich lese nur, solange ich möchte, und kann jederzeit zum nächsterreichbaren Heft kündigen. Wenn ich nach dem Mini-Abo keine Weiterbelieferung wünsche, werde ich Sie spätestens nach Erhalt des 2. Heftes schriftlich informieren. Das ausgewählte Geschenk darf ich auf jeden Fall behalten, in ca. 4 bis 6 Wochen kommt mein erstes Heft. Das Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht, Preise inkl. MwSt..

Name, Vorname | Geburtsdatum

Straße, Hausnr.

PLZ, Ort

Telefon | E-Mail (für Kundenkorrespondenz)

✗

☐ Ja, ich bin damit einverstanden, dass die Bauer Media Group mich per Telefon über interessante Angebote zu Medienprodukten informiert. Meine Einwilligung ist jederzeit durch Mitteilung an die Bauer Vertriebs KG (an Adresse Bauer Vertriebs KG, Brieffach 14550, 20078 Hamburg oder per E-Mail an widerrufwerbung@bauermedia.com) widerrufbar.

**Ja, ich zahle halbjährlich per Bankeinzug. Dafür erhalte ich 2 Ausgaben gratis zusätzlich bei Weiterbezug nach dem Mini-Abo im Anschluss an den Zahlungsrhythmus.**

DE

IBAN | Bankleitzahl | Kontonummer

Kontoinhaber (Name, Vorname) | Bankinstitut

Ich ermächtige die Bauer Vertriebs KG, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen. Es gelten die Bedingungen meines Kreditinstitutes. Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt. Gläubiger-ID: DE92ZZZ00000518718

Datum, Unterschrift

✗

www.porsche.de/museum

## Man kommt als Besucher.
## Und geht als Fan.

## Das Porsche Museum.

Der Traum vom Porsche. Im Porsche Museum Stuttgart begegnen Sie ihm aus nächster Nähe. Auf einer spannenden Zeitreise von den Anfängen bis zur Gegenwart erwarten Sie legendäre Rennsportwagen, klassische Serienfahrzeuge, spektakuläre Studien. Über 80 Fahrzeuge. 5.600 m² Ausstellungsfläche. 100 % Gänsehaut.

PORSCHE MUSEUM

PORSCHE